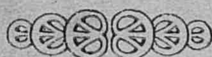
C. I. BAICOIANU

DUNĂREA

Privire Istorică Economică și Politică

: cu o prefață de :
VINTILĂ I. BRĂTIANU



„EMINESCU“ Institut de Arte Grafice
București. B-dul Elisabeta 6 și Str. Sărindar 7

DUNĂREA

PRIVIRE ISTORICĂ, ECONOMICĂ ŞI POLITICĂ :: :: ::

DE

C. I. BĂICOIANU

CU O PREFAŢĂ DE

VINTILĂ I. BRĂTIANU



BUCUREŞTI

TIP. „EMINESCU" BULEV. ELISABETA No. 6 şi STR. SĂRINDAR No. 7

1915

PREFAȚA

Importanța și puterea de apărare a statelor depind de întinderea și populația lor, dar și de situația lor geografică și de desvoltarea lor culturală și economică. Sunt în această privință numeroase pilde de state mici, de orașe chiar izolate care au îndeplinit un rol de un interes mult mai general decât acel ce le-ar fi revenit prin numărul locuitorilor lor numai. Belgia, Olanda și Grecia ca țări, Veneția, Genova, orașele hansiatice, Tirul și Cartagena ca orașe, și-au sporit acțiunea și puterea de rezistență prin o propășire economică puternică izvorâtă din o utilizare cât mai rodnică a unei situațiuni geografice excepționale.

Dar dacă în trecut trecătorile și potecile puteau cu mijloacele primitive de transport de care se dispuneau să creeze unor orașe așezate favorabil pe coastele mării, condiții priincioase pentru a forma din ele centre importante de comerț maritim, navigațiunea cu aburi și putința unor lucrări artificiale pe coaste au transformat cu totul aceste condiții, punând în valoare acele drumuri mergătoare care sunt fluviile mari. Aceste piedici de altădată pentru relațiile între națiuni, au devenit, grație civilizații, arterele de comunicațiune cele mai lesnicioase pentru schimbul între state. Așezarea la gurile unor fluvii internaționale ca Rinul și Escautul au dat Roterdamului și Olandei, Anversului și Belgiei o importanță mult mai mare decât aceea ce ar fi dobândit dacă acele porturi

n'ar fi servit decât comerțul de uscat al interiorului țării lor.

Situația neamului românesc la gurile Dunărei a îngăduit acestuia nu numai să reziste izolat atâta timp într'una din regiunile cele mai sbuciumate ale Europei, dar ea este chemată să potențieze energia statului nostru. Dacă această așezare a putut da în trecut unele foloase pentru apărare, ea nu își va produce toate roadele în viitor, decât printr'o utilizare cât mai desăvârșită a condițiilor economice excepționale pe care intensitatea vieței moderne și mijloacele ei le crează la gurile marilor fluvii internaționale.

A cercetà deci mijloacele prin care se pune în valoare Dunărea, basinul și gurile sale, este a lămuri unele din condițiile de propășire ale statului și neamului nostru. Folosind cât mai bine această arteră— cea mai frumoasă din toată Europa— punem în valoare una din bogățiile cele mai mari ale noastre.

Iată de ce credem binevenită, mai cu seamă în timpurile de adâncă prefacere prin care trecem, lucrarea pe care d-l C. I. Băicoianu o publică azi asupra Dunărei. Reamintind fazele prin care a trecut în secolul trecut condițiile juridice și politice ale acestui mare fluviu, arătând care este situația de fapt, de-alungul lui atât din punctul de vedere politic cât și economic, această lucrare face astfel să reiasă cauzele reale a utilizării incomplecte a acestei artere de comunicațiune și directivele ce ar trebuì să urmeze în politica sa de stat România, țara cea mai interesată în a întemeià o viață normală pe Dunăre. In aceste condițiuni mă voiu limità să arăt, repede care poate și trebue să fie această viață, care face parte din viața chiar a statului și neamului nostru.

* * *

Viața unui fluviu internațional modern este întemeiată pe comerțul ce se face de-alungul lui. Sporirea acestui trafic se face prin propășirea statelor riverane, prin

înlesnirea navigaţiunei datorită unui regim de libertate cât şi prin lucrări tecnice.

Piedicile care opreau în trecut orice mişcare comercială temeinică pe Dunărea de jos au fost unele de ordin tecnic ca stâncile dela Porţile de Fer şi înisiparea gurilor sale, altele de ordin politic, ca nesiguranţa prin regimul ce a domnit la gurile Dunării pânăla 1856, dela Severin în jos pânăla 1878. Comisiunea Europeană a asigurat rezolvirea politică şi tecnică a navigaţiunii la guri, iar consolidarea statelor riverane pe Dunărea de jos a întronat liniştea necesară unui comerţ normal. Din nenorocire, înlăturarea tecnică a piedicilor dela Porţile de Fier— nedusă la bun sfârşit— a fost prilejul pentru a aşezà noui stavile politice în comunicaţiunea dintre susul şi josul fluviului.

România neinfluenţată de pilde date de vecinii săi a căutat să facă pe Dunărea de jos, mai mult chiar decât îi impuneau obligaţiile sale de stat riveran. Faţă de desinteresarea şi chiar piedicele celorlalţi, printr'o reglementare bazată pe principiile de liberă navigaţie, prin lucrările făcute fără nici o despăgubire în şenalul fluviului dela Severin în jos, ea a îmbunătăţit pe o lungime de aproape 800 klm. navigaţiunea pentru toţi.

Dar cu toate înlesnirile pe care Comisiunea Europeană şi Statul român le-a adus Dunărei de jos, opera este încă departe de a fi complectă şi fluviul cel mai de viitor din Europa să-şi fi căpătat menirea la care este chemat.

Un trafic fluvial internaţional este mai întâi legat de activitatea şi organizaţiunea economică a statelor riverane. Pentruca el să fie maxim, trebue ca schimbul produselor să fie cât mai variat şi cât mai lesnicios. In afară de organizaţiunea temeinică a producţiunei, o reţea de căi ferate în legătură cu fluviu şi porturi bine înzestrate, sunt condiţii esenţiale pentru propăşirea căilor de ape. In acelaş timp intensitatea comercială a unui fluviu sporeşte şi prin căile de navigaţiune interioară care ajung la acest fluviu.

Dacă o cale de transport pe uscat, oricât de bine ar

fi închegată nu își poate da toate roadele, decât atunci când la capul ei găsește o scurgere bine chibzuită pentru mărfurile sosite, viața unei căi de apă internaționale nu poate ajunge la maximum ei de intensitate, decât când gurile sale sunt organizate astfel ca ele să fie o piață principală de schimb între țările de pe mările depărtate și regiunile interioare scăldate de fluviu în cursul lui. Oricât va înflorì navigațiunea pe Volga, oricâte căi ferate vor aduce mărfurile în porturile acestor fluvii, oricât de bine înzestrate ar fi aceste accese, acest râu scurgându-se la o mare închisă, nu va servì decât la transporturi interioare, la adevărate cabotajuri. In mod invers, vom puteà organizà, oricât de bine navigațiunea în apele noastre, vom puteà chiar obține un regim internațional normal în tot lungul fluviului, dacă România nu își va îndeplinì rolul ei de deținătoare a gurilor Dunărei, această arteră nu va fi decât un mijloc redus de schimb.

* * *

Azi gurile unui fluviu internațional ieșind la marea liberă nu sunt complect folosite, decât dacă ele devin adevărate intrepozite ale întregului basin. Acì trebue să se facă schimbul mărfurilor între vasele maritime de capacitate mare și sosite cu mărfurile speciale ale țărilor depărtate și cele fluviale sau vagoanele sosite din interior. Acest schimb pe un fluviu ce scaldă mai multe țări nu se mai face ca altă dată printr'o simplă transbordare în porturile dela gurile fluviilor; s'au stabilit acì intrepozite de așteptare și creditare, industrii de transformare și asortare pentru a trimite mai departe marfa cerută de fiecare stat importator.

Pentru a alimentà mai puternic și mai regulat aceste schimburi linii de navigație maritimă trebue să formeze prelungirea traficului fluvial spre țările depărtate.

Față de un plan atât de vast, iată de ce chiar pentru acțiunea ei interioară, România trebue să aibă o politică de stat continuă și bine hotărâtă *pentru utilizarea cât mai rodnică a Dunărei.*

In legătură cu principiile puse mai sus, vom schiţă care sunt direcţiile în care această politică de stat îşi poate găsì aplicaţia ei imediată.

Ea îşi găseşte o primă aplicare într'o organizaţiune tecnică cât mai temeinică pentru înlesnirea navigaţiunei în apele sale. România are azi peste 1300 km. din malurile Dunărei, din care peste 490 km. sunt cu ambele ţărmuri pe teritoriul românesc. Reţeaua de căi ferate este în trăsurele ei generale legată de Dunăre prin accesele ei în porturi; lipseşte însă o mai complectă utilizare a căilor de apă interioare, care să înlesnească transporturile mărfurilor voluminoase spre calea eftină a Dunărei. In deosebi Moldova este în această privinţă într'o situaţie de vădită inferioritate. Statul român trebue să păşească hotărât la regularea râurilor sale, şi la întemeierea unei reţele de navigaţiune interioară pentru înlesnirea transporturilor, reţea care să fie studiată în vederea irigaţiunilor şi utilizărei forţei motrice. Acest program trebue să înceapă cu regularea Siretului, care parcurge Moldova în lungul ei, lucrare care ar îndemnà puterile riverane ale Prutului să zorească şi îmbunătăţirile începute pe acest râu şi care progresează cam încet. In Muntenia canaluri laterale şi sub Carpaţi, utilizarea Ialomiţei, Dâmboviţei şi Argeşului ar trebuì să lege Ploeştii şi Bucureştii cu Dunărea, iar Oltul să înlesnească transporturile din Transilvania şi Jiul să lege Craiova cu Bechetul.

Dar accesul la Dunăre şi utilizarea cât mai complectă a acestui fluviu cere ca staţiile de acces să fie înzestrate cu aparate pentru transbordare repede şi eftină, cu magazii intrepozite pentru a înlesnì păstrarea şi aglomerarea mărfurilor când îngheţul închide navigaţiunea fluvială. Pentru a reduce cât mai mult această perioadă moartă, trebue organizate în câtevà centre mai importante ca Severinul, Corabia (Gura Oltului), Giurgiu, Cernavodă, basinuri de iernat cu magazii şi accese de cale ferată. Marfa sosită în şlepuri în aceste porturi de iernat s'ar manipulà în timpul sezonului mort, şi ar puteà sosì sau fi expediată

pe căile ferate. In deosebi Cernavoda bine organizată este chemată să joace un rol însemnat pentru Constanța, port maritim cu acces de cale ferată și deschis tot anul. Cernavoda trebue să facă din Constanța un port dunărean, atât prin basinul de iernat ce s'ar face acolo, cât și prin canalul ce ar trebuì să lege, într'o zi, Dunărea direct cu acest port maritim al nostru.

Deodată cu aceste lucrări tecnice la mal, trebue duse cât mai departe lucrările în șenalul fluviului pentru a puteà împinge cât mai în susul Dunărei vasele de un pescaj mai mare. Comisiunea europeană nu își va îndeplinì menirea până ce vapoarele de mare cu un pescaj cel puțin cu cel ce permite portul Constanța nu vor puteà suì pe orice ape până la Brăila. Tot astfel fără mare greutate credem că se va puteà da trecere liberă până la Giurgiu vaselor care calcă 5 m. 00 și până la Severin celor ce cer 3—4 m.00 la apele cele mai mici.

* * *

In acest program cu caracter intern a utilizărei cât mai raționale a Dunărei, se pune în mod normal întrebarea care să fie portul maritim, al acestui fluviu deschis tot anul: **Sulina** *ori* **Constanța?** *Paralel cu lucrările pe care Statul român le face în acest din urmă port, se pare că se accentuiază din ce în ce mai mult politica Comisiunei Europene, ca prin regimul taxelor sale să favorizeze cel dintâi port în detrimentul Brăilei și Galaților.*

Această politică nu a putut însă să deplaseze comerțul cel mare de cereale care rămâne tot la Brăila. Sulina rămâne izolată de orice cale ferată, fără magazii și basinuri. In timpul cât navigațiunea pe Dunăre este deschisă și sub un regim de taxare normal, pe care România trebue să-l ceară, vasele maritime vor intrà cât mai în interior, și Sulina nu poate concurà porturile noastre dela Galați și Brăila. Statul român are tot interesul de a atrage către aceste porturi tot traficul nostru maritim în perioadele când navigațiunea este deschisă.

Sulina prin poziţiunea ei geografică la extremitatea Dunărei, ar trebuì să fie de fapt portul maritim de iarnă al Gurilor Dunărei. Utilizarea în mare a acestui port ar cere însă cheltueli mari. Sulina, prea expusă, n'are acces de căi ferate şi este într'o regiune mlăştinoasă care nu permite nici stabilirea comerţului mare nici a industriilor de transformare ce atrage după sine traficul la gurile unui mare fluviu. Cu cheltuelile mari ce ar cere înzestrarea şi însănătoşarea greu de făcut a Sulinei, s'ar puteà plătì desigur canalul de care vorbim mai sus pentru a face din Constanţa un port legat direct de Dunăre şi pentru a utilizà cât mai complect lucrările importante şi sacrificiile făcute în acest port de Statul român.

După cum am arătat mai sus pentru a pune în valoare gurile Dunărei, porturile extreme unde se opreşte navigaţiunea maritimă trebue să fie amenajate pentru a fi intrepozitele unde mărfurile să aştepte desfacerea şi pornirea lor mai departe, cât şi adevărate centre industriale de transformare şi asortare a materiilor prime sosite pe calea eftină a mărei. Acest regim nu se poate stabilì fără o politică de stat bine hotărâtă, prin care pe de o parte să se înlesnească intrepozitarea şi creditul pe mărfurile sosite, pe de alta să se creeze în Brăila, Galaţi şi Constanţa zone libere unde asortarea şi transformarea de care vorbim mai sus să se poată face fără a plătì vama; numai astfel mărfurile de transit vor puteà plecà mai departe către ţările de destinaţie.

In acelaş timp suntem cei mai direct interesaţi pentru o desvoltare cât mai puternică a navigaţiunei fluviale atât pentru a servì traficul local pe o lungime aproape egală cu o treime din aceia a întregei reţeli de căi ferate, cât şi pentru a formà o legătură cât mai strânsă între porturile-intrepozite din gurile Dunărei şi din interiorul ţărei.

Dar traficul internaţional al gurilor Dunărei nu va puteà să se desvolte, dacă o navigaţiune naţională nu va deschide căile libere ale mărei, formând linii cât de regulate între porturile dela guri şi ţările depărtate. Am

văzut şi în 1912 şi vedem şi azi, ce poate fi un comerț maritim bazat numai pe vase străine cari n'au un interes direct legat de acel al statului nostru. Nevoile politice au silit în acel an vasele greceşti să părăsească porturile noastre; aceleaşi considerațiuni au îndepărtat azi dela gurile Dunărei pe cele englezeşti şi au îndreptat pe cele de mai sus spre alte porturi pentru câştiguri mai ridicate. După deschiderea strâmtorilor alte interese pot duce din nou către alte țărmuri vasele maritime streine de care depinde comerțul nostru de exportație.

Pentru a înlăturà aceste condiții anormale, trebue a ocrotì şi desvoltà inițiativa națională în această direcție. România nu îşi va puteà căpătà locul ce merită— mai cu seamă după evenimentele actuale— decât devenind o țară cu un comerț maritim puternic.

In legătură cu desvoltarea navigațiunei fluviale şi maritime, trebuesc organizate şantiere navale pentru reparația şi construcția vaselor.

Paralel cu politica de stat pentru a pune în valoare cât mai mult Dunărea, trebue să continuăm în apele noastre cel puțin, politica tradițională de libertate a navigațiunei. Printr'o reglementare cât mai bazată pe principiile puse în congresele dela Viena şi Paris, să dăm pilda în apele şi porturile noastre de ceeace ar trebuì să fie navigațiunea pe un fluviu internațional.

Dar orice am face la noi, Dunărea şi țara noastră nu vor căpătà întreaga desvoltare ce comportă, dacă un regim general de adevărată libertate nu va face din acest fluviu, pe toată lungimea lui, o arteră comercială principală din Europa. Iată de ce România trebue mai mult ca oricare alt stat să lupte pentru libertatea de navigație pe Dunăre.

Care sunt piedicile care există în acest moment şi care țin într'o stare de lâncezeală comerțul pe cel mai frumos fluviu din Europa?,

Congresul din 1856 dela Paris ne dăduse brațul Chilia, lăşând însă pe Turcia stăpână a celorlalte guri; ieşirea noastră la mare depindeà astfel de Comisiunea Eu-

ropeană şi de acel imperiu. Congresul dela Berlin, atât de vitreg în alte privinţe cu noi, dându-ne Dobrogea ne-a făcut de fapt stăpâni ai gurilor Dunărei. Pentru prima oară a putut România să îşi pue astfel în valoare prin propriile ei mijloace bogăţiile ei naturale. De atunci gurile Dunărei au un regim adevărat liber; fluviul dela T.-Severin în jos este supus unei libertăţi complecte a navigaţiunei, iar Constanţa prin lucrările ce s'au făcut a deschis un acces nou la mare.

Pe când însă România dădeà astfel după sute de ani Dunărei de jos un regim european, tot acelaş congres atribuind lucrările Porţilor de Fer Austro-Ungariei, puneà prin noul regim ce se stabileà în acea regiune, o piedică şi mai puternică decât toate stâncile pe care lucrările tecnice ale Ungurilor căutaseră să le înlăture. Aceste piedici precum şi politica strâmtă şi egoistă pe care Austro-Ungaria a urmat-o în această privinţă dela congresul dela Berlin încoace, a făcut ca navigaţiunea în susul Dunărei să lîncezească până azi. Şi în această direcţie mica Românie a dus o politică de stat mai largă ca vecinii ei mai puternici. Ea pe deoparte a căutat să stabilească legături directe între guri şi porturile de sus extreme ale Dunărei, printr'un serviciu regulat de mărfuri între Regensburg şi Sulina; iar printr'o înţelegere cu o societate bavareză de navigaţiune a căutat să intereseze la libertatea Dunărei şi pe imperiul german. Din nenorocire se pare că preocuparea navigaţiunei pe Elba şi Rin, au făcut ca acest interes să scadă din ce în ce mai mult. Austria a fost condusă de grija traficului spre Triest, Ungaria a celui spre Fiume, iar Germania spre Hamburg, Stetin şi Emden. Dacă imperiul dualist a căutat politiceşte să pue mâna pe Dunărea de jos, el neavând însă un interes imediat la propăşirea gurilor acestui fluviu, a vrut să folosească această arteră mai mult ca o cale de transport interior, şi, a împiedicat astfel cât mai mult traficul internaţional.

Războiul general ce se desfăşoară va aveà însă şi în această direcţie, prin transformările pe care le va aduce, o înrîurire de care trebue să ţinem seamă. Ori în ce parte ar fi izbânda, el nu poate, să nu producă o viaţă nouă în toate regiunile direct şi indirect influenţate de Dunăre. Inrâurirea principală va fi asupra teritoriilor celor două imperii mai puţin consolidate: asupra Austro-Ungariei scăldată în tot lungul ei de Dunăre şi asupra Turciei deţinătoarea strâmtorilor prin care se scurg apele şi comerţul Dunărei spre coastele orientale ale Mediteranei. Precum regimul de până azi în aceste două state a fost o piedică pentru un trai normal în basinul de mijloc al Dunărei şi în regiunile orientale ale Europei, tot astfel cel de mâine va fi pârghia puternică de propăşire a acestor regiuni. Consolidarea statelor naţionale balcanice după Pacea dela Bucureşti erà chemată să deà coastelor occidentale ale Mărei Egee o viaţă normală. Timpul scurt ce s'a scurs dela ultimul răsboiu balcanic până la începerea celui general de azi, nu a permis regatelor care şi-au împărţit aproape tot teritoriul european al Turciei, să pue în valoare regiunile ce stătuseră până acì sub un regim de barbarie. Această operă va fi continuată mâine după pace, cu o activitate desigur mai mare; ea este chemată să influenţeze direct comerţul oriental al Europei şi deci al Gurilor Dunărei.

Dar desigur că stabilirea unor condiţiuni noui care să deà putinţa unei propăşiri normale nu se va limità după sfârşirea actualului răsboiu la teritoriile europene ale Turciei, şi la posesiunile sale asiatice. Oricare ar fi soarta acestui imperiu, este aproape sigur că se va deschide influenţei occidentale regiunile azi aproape închise ale Asiei Mici. Un ferment nou de viaţă va readuce activitatea care a înflorit altădată de-alungul coastelor orientale ale Mărei Egee, în insulele presărate în această mare şi de-alungul Tigrului şi Eufratului.

Tot astfel, oricare ar fi soarta de mâine a Austro-Ungariei, condiţiile de existenţă ale naţiunilor ce o compun

nu pot rămâneà cele de azi. Oricare ar fi regimul la care ele vor fi supuse, el nu poate decât să deà o viaţă mai liberă şi mai de sine stătătoare regiunilor scăldate de Dunărea mijlocie. Această viaţă va înlesnì acestor regiuni scurgerea lor naturală în josul apei şi va ridicà desigur piedicile numeroase ce există azi dela Porţile de Fier în sus. Nu insistăm asupra înrâurirei pe care poate să o aibă pentru traficul pe Dunăre, schimbări teritoriale care ar da Triestului şi Fiumei o altă menire decât aceia pe care le-a creat-o măsurile artificiale de azi.

Vom asistà astfel la schimbarea forţată a politicei dunărene austro-ungare şi germane; aceste state vor fi aduse să se folosească mai mult decât până azi, de calea Dunărei şi să lupte şi dânsele pentru complecta ei libertate. Concomitent cu noul regim ce se va stabilì, propăşirea unor state cu caracter naţional puternic de-alungul acestui fluviu şi stabilirea unor condiţiuni normale de viaţă în întregul basin al Mărei Negre şi Mărei Egee, vor da arterei ce leagă aceste două regiuni un rol necunoscut până azi. Să nu uităm însă că pentru a face legătura între aceste două regiuni depărtate, apele Dunărei trec prin gurile ei şi cheile dela Constantinopole. De regimul de libertate ce se va stabilì acolo ca şi de cel din susul Dunărei, depinde întreaga viaţă a acestui fluviu.

In repedea cercetare ce am făcut n'am avut alt scop decât să atrag atenţiunea asupra chestiunilor vitale ce sunt legate pentru noi de Dunăre; n'am nevoie să insist mai mult asupra lor, fiindcă studiul amănunţit pe care d-l C. I. Băicoianu îl face în cartea sa, lămureşte cele mai multe din aceste chestiuni.

Vintilă I. Brătianu

DUNĂREA

PRIVIRE ISTORICĂ, ECONOMICĂ ŞI POLITICĂ

I

Consideraţiuni generale asupra însemnătăţii economice a transporturilor pe apă şi a regimului legislativ al navigaţiunei fluviale până la începutul secolului al XIX-lea

Apele au fost din cele mai vechi timpuri singurul mijloc mai lesnicios al oamenilor pentru transportul şi schimbul produselor lor.

Această împrejurare a făcut să se desvolte, încă la primele popoare de care ne pomeneşte istoria civilisaţiei şi cea comercială a lumei, o adevărată industrie a transporturilor pe apă, iar arta navigaţiunei să fie printre cele dintâi îndeletniciri ale omenirei.

Astfel, vedem pe Fenicieni, Sidonieni, Tirieni, Cartaginezi, apoi pe Greci, Portugezi şi Spanioli,—vestiţii navigatori ai lumei şi aducători de civilizaţie odată cu comerţul ce făceau,—înfiinţând pretutindeni comptuare de comerţ, acolo unde atingerea corăbiilor lor cu uscatul explorase pământ şi populaţiuni cu care puteau să aibă relaţiuni de comerţ profitabile.

In afară de rolul lor economic şi cultural, pe care trebue să'l concepem în limitele mijloacelor technice ale vremurilor trecute, apele au mai jucat atunci, ca şi astăzi, un rol însemnat şi în ordinea intereselor de strategie militară.

Dar adevărata valorificare a acestui mijloc de transport, pe care natura l'a pus la îndemâna omului cu atâta dărnicie, nu o primeşte decât în a doua jumătate a secolului al 18-lea, când aplicaţiunea aburului la maşini de tot felul provoacă o revoluţie în toate manifestările de producţiune industrială. Sub impulsul stăpânirei acestei nuoi forţe mecanice, care a doborât regimul muncii cu braţele, a răsărit în ţările cu ocupaţuni industriale din nord-vestul Europei o propăşire industrială nebănuită până atunci. Aşa, în Anglia,—pentru a nu cità decât un moment din această revoluţie a maşinismului,—de unde la începutul secolului al 18-lea nu se importà şi nu se prelucrà bumbac decât pentru cel mult 1 milion pfunzi, la sfîrşitul secolului al 18-lea, industria bumbacului ajunge să importe şi să prelucreze cantităţi fabuloase; iar numărul războaelor în serviciul industriei britanice a bumbacului [1]), care erà de 2-3000 în toată Anglia, la 1830 se cifrează la 370.195.

Fenomenul supraproducţiunei îşi făcu apariţia. El a mers accentuându-se apoi în toate ţările industriale ale apusului, ca Franţa, Belgia, Olanda, chiar şi în ţările germane şi nevoia expansiunei în afară devenì o necesi-

1) Vezi A. Beer. Geschichte des Welthandels im achtzehnten Jahrhundert Bd. II p. 1—56.

Intensitatea de producţiune şi consumaţiune a Angliei, ca efect al maşinismului, reese drastic şi din alăturatele cifre luate după César Moreau: „Etat du commerce de la Grande Bretagne avec l'Europe, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique etc. de 1697—1824. Londres et Paris 1826.

	IMPORT DIN				
	Europa	Asia	Africa	America	TOTAL
1698—1701	3.866.720	656.031	17,421	1.029.780	5.569 952
1784—1800	9.193.013	3.179.136	92.252	5.252.342	17.716.752
	EXPORT IN				
1698—1701	5.383.463	214 212	114 043	737.876	6.449.594
1784—1800	10.411.023	1.796.747	809.546	5.605.225	18.521 942

(Cifrele reprezintă valori exprimate în lire sterlinge).

sitate imperioasă. Din acel moment problema căilor de comunicație şi a expansiunei coloniale deveniră preocupările de căpetenie ale vremei.

De aci nevoia de perfecționare a transportului pe apă, maritim şi fluvial.

Incercările în acest sens făcute de francezul Denis Papin şi de Englezi, pe la începutul secolului al 18-lea, n'au dus la rezultate practice, decât după descoperirea condensatorului de aburi şi a regulatorului de către Watt, la 1765.

Când în 1807, americanul Fulton reuşi să desăvârşească primul vapor cu abur, Englezii în 1812 adaptară invenţiunea la flotila ce o înfiinţară pe fluviul Cleyde, în Scoţia, de unde apoi s'a generalizat, graţie spiritului lor de întreprindere, pe celelalte fluvii ale Angliei şi ale ţărilor apusene ale Europei, cum şi pe coastele mărei ale acestor ţări. Experienţele nedând însă destulă încredere pentru navigaţiunea la largul mărilor şi oceanelor, Englezii, după mai multe perfecţionări aduse siguranţei pe întinsul apelor, au avut mulţumirea, în anul 1825, să vadă plecând după coasta lor primul vapor cu abur care să brăzdeze drumul Indiilor, iar în 1835 un alt vapor să străbată Atlanticul.

Odată ce instrumentul de navigaţiune a fost perfecţionat, erà firesc ca fluviile Europei apusene să devină drumuri preţioase pentru schimbul producţiunilor.

Dar această nevoe se isbeà, în ceeace priveşte exerciţiul navigaţiunei, de o concepţie legislativă regulatoare a regimului apelor, care nu puteà să corespundă intereselor economice ale timpurilor nuoi.

Intr'adevăr, vechiul regim roman de libertate al apelor, care a dominat lumea până la năvălirea barbarilor şi aveà la bază ideia, că ele, ca şi aerul şi lumina, nu sunt proprietatea nimănui «*res communae*» şi că ele trebue să servească în chip liber interesele obşteşti, a fost sfărâmat şi îngropat odată cu dominaţiunea Romanilor.

Pe ruinele lui se ridică o concepţiune nouă, a feudalităţii medievale.

Aceasta nu cunoşteà acest interes obştesc şi aşezà regimul apelor pe ideea de proprietate exclusivă a căpeteniilor feudale, cărora le concedà dreptul de a impune, în afară de transbordarea şi descărcarea silită a mărfurilor şi călătorilor, dările pe care le socoteau fiecare din ei corespunzătoare intereselor lor. Se înţelege, că un asemenea regim, constituind o piedică foarte mare pentru navigaţiune, făceà ca fluviile să piardă mult din caracterul lor ca mijloc lesnicios de schimburi comerciale şi de transport.

Dar şi în privinţa navigaţiunei maritime vedem, că se produce în această perioadă o concepţie restrictivă a dreptului de liberă navigaţiune în folosul unor State, care prin poziţiunea lor geografică, se vedeau îndreptăţite să exercite acest drept în favoarea lor.

Astfel, Spania şi Portugalia pretindeau suveranitatea asupra drumurilor mărilor noului continent, pe temeiul de a-l fi descoperit şi cucerit.

Veneţia vroia să'şi aroge dreptul de stăpânire absolută asupra Adriaticei, iar Turcia din ziua cucerirei Bizanţului în 1453, se decretà în absolută stăpânire a Mărei Negre, graţie stăpânirei strâmtorilor.

* * *

Reforma religioasă luterană din veacul al XV-lea sdrobind cătuşele în care erà ţinută cugetarea omenească, îi dete libertatea ce fecundă ideile şi spiritul de invenţiune, din care omul trase cel mai mare folos din străduinţele sale de adaptare.

Tot din ea eşi scânteia, care aprinse edificiul hodorogit al vechilor instituţiuni politice, economice şi sociale ale Europei medievale şi culmină în revoluţiunea cea mare franceză în 1789, care pregăti plămadă puternică de libertate în toate direcţiunile în care omul îşi manifestă puterile sale fizice şi intelectuale.

Desființarea privilegiilor, decretarea libertăței muncei și abolirea breslelor, a vămilor interne, etc., au fost obiectul preocupărilor spiritului noului timp, căruia acest mare eveniment îi deschidea porțile. Nu se puteà ca regimul navigațiunei fluviale, care erà deasemenea prins în vechile instituiri medievale ce atingeau grav libertatea manifestărilor noilor interese industriale și comerciale, provocate de noile invențiuni technice ale timpului, să scape nereînoite sub puterea mișcărei spre libertate. De aceia vedem, cà însăși Convenția Națională, instituită în Franța, după ce Revoluția spărsese ultimul zid de privilegii, stabilește la 22 Noembrie 1792, pentru a inaugurà o eră nouă și în această direcțiune, că: *„cursurile fluviilor sunt proprietatea comună și inalienabilă a tuturor țărilor udate de apele lor, și o națiune oarecare nu puteà pretinde, fără a săvârși o nedreptate, că are dreptul de a ocupà singură canalul unui fluviu și a împiedicà pe popoarele vecine, sălășluite pe malurile acelui fluviu, ca să nu se folosească de aceleași înlesniri“*, că *„aceste drepturi sunt resturi ale feudalităței sau cel puțin un monopol odios, care n'a putut fi stabilit decât prin forță, sau consimțit din neputința de* a rezistà“ *și că „prin urmare, sunt revocabile în orice moment, chiar în caz de învoială, pentru că natura nu cunoaște nici popoare, nici indivizi privilegiați, și pentrucă drepturile omului, sunt totdeauna imprescriptibile“*.

* * *

Sub imboldul procesului de intensificare în producțiunea economică a popoarelor din nordul Europei, între care Anglia aveà întâietatea, cum și a ideilor de libertate intrate tot mai mult în patrimoniul omenirei, vedem formându-se o preocupare constantă la factorii conducători ai Europei, pentru realizarea unui regim de libertate maritimă și fluvială și în deosebì pentru acele fluvii ce străbat mai multe țări, în scop de a deservì interesele tuturor.

Infrângerea lui Napoleon la Waterloo strânse la o laltă pe Franța, Anglia, Prusia, Rusia, Portugalia şi Spania, țări ce stăteau în capul avântului economic al lumei, şi făcu să se pună în tratatul de la Paris din 1814 odată cu negocierile păcei, una din cele mai mari probleme economice ale timpului, *aceia a libertății* de navigație pe toate fluviile ce străbat mai multe țări, ce urmă să se pună în acord cu ideile de libertate, intronate de întreaga revoluțiune politică şi economică, care răsturnase un trecut de vexațiune şi de oprimare.

Expresia categorică a acestei preocupări o conține articolul I al tratatului din 30 Martie 1814, pentru pregătirea congresului de pace de la Viena din 1815 [1]).

Pentru prima oară dar, se ià de Europa o hotărâre comună asupra navigațiunei marilor fluvii internaționale. Congresul de la Viena, care s'a întrunit peste un an şi a încheiat efectiv pacea în 1815, desăvârşeşte această operă, dându-i desvoltarea cuvenită. In articolele 108—117 ale acestui tractat [2]) se stabilesc regulele ce trebuesc să cârmuiască navigațiunea pe râurile sau fluviile navigabile ce străbat sau despart mai multe țări.

Intocmirea stipulațiunilor din acest tractat cu privire la această cestiune domină şi astăzi lumea în materie de navigațiune fluvială. De aceia socotesc nimerit să reimprospătez aceste hotărâri, cari constituesc *„Cartea magna“* a regimului de drept public al râurilor navigabile şi fluviilor internaționale.

---

1) „Navigațiunea pe Rhin, din punctul de unde începe a devenì navigabil şi până la mare, va fi liberă, astfel ca să nu poată fi oprită nimănui. La congresul viitor puterile se vor ocupà de principiile după care se va puteà regulà taxele, ce vor puteà fi percepute de statele țărmurene în modul cel mai egal şi cel mai favorabil tuturor națiunilor. Se va cercetà şi decide în viitorul congres asupra modului de a înlesnì convențiile dintre popoare, pentru a le puteà face din ce în ce mai puțin străineunele altora, în care scop dispozițiunile de mai sus vor puteà fi deasemenea întinse şi celorlalte fluvii, în care cursul lor navigabil despart sau străbat diferite state“.

2) Vezi aceste articole în extenso în Anexa IV.

Potrivit acestei legislaţiuni solemne, care-şi are marea însemnătate în aceia, că nu este opera numai a unor riverani, ci a Europei întregi, riveranii renunţă la dreptul de a împărţi un fluviu comun în mai multe secţiuni diferite, supunându-le fiecare unui regim separat, ca mai înainte. De asemenea, s'a interzis dreptul de a institui prohibiţiuni sau orice alte stânjeniri de oarece natură ar fi ele, sau să perceapă drepturi, ce n'ar corespunde vreunui serviciu făcut navigaţiei sau întreţinerei fluviilor.

Navigaţiunea pe tot cursul râurilor şi fluviilor străbătând mai multe ţări, dela punctul unde devin navigabile şi până la gurile lor, s'a decretat să fie liberă, negreşit, conformându-se regulamentelor de poliţie a navigaţiunei.—Sistemul de percepere al drepturilor de plată, cât şi al poliţiei s'a căutat a fi cât mai mult cu putinţă acelaş pentru tot cursul aceluiaşi râu sau fluviu. Cu alte cuvinte, taxele să fie fixate în chip cât mai uniform, invariabil şi independent de calitatea mărfurilor. Se urmărea astfel, cum se explică în articolul III, înlesnirea unei navigaţiuni neîntrerupte, fără ca vapoarele să mai fie cercetate şi excluzând în acelaş timp putinţa de a se denatura caracterul pur fiscal al taxelor de navigaţiune. Pentru ca navigaţiunea să nu întâmpine nici o piedică s'a lăsat în atribuţiunea fiecărui stat riveran sarcina de a întreţine neîmpiedicat cursul ce străbate teritoriul său; iar pentru cazul când ambele maluri sunt stăpânite de riverani diferiţi, să se stabilească printr'un regulament chipul în care aceste state ţărmurene vor trebui să conlucreze pentru înlesnirea navigaţiei.

Poliţia fluvială să fie aplicată, conform regulamentelor de fiecare stat ţărmurean în chip suveran. Stipulaţiunile tratatului dela Viena constituesc dar, după cum se vede, o armonioasă şi fericită îmbinare a principiilor de libertate a navigaţiunei fluviale cu aceia a intangibilităţei intereselor de suveranitate a Statelor riverane.

Acì, în această constatare care anticipează, precizează, şi respectă ideea de stat naţional, de care veacul al XIX-lea este atât de orgolios, stă insemnătatea neperitoarei opere de drept internaţional public din 1815, care a fost şi va rămâne isvor nesecat de inspiraţie şi justiţie în materie de navigaţie pe fluviile internaţionale.

Eşite de curând din răsboi, unele dintre Statele semnatare ale tractatului din Paris, uitară însă principiul libertăţei absolute de navigaţiune, pus cu atâta înălţime de vedere în acel tractat, pentru a nu urmà decât şoapta unor interese egoiste; căci, în aplicaţiunea practică a acestui principiu, congresul dela Viena a restrâns'o la formula liberei navigaţiuni, *numai sub raportul comerţului*, nu şi acela al vaselor.

Cu chipul acesta, concepţiunea salutară a tractatului dela Paris din 1814, care pornea dela ideia de înfrăţire între popoare, a fost redus în fapt la o stare ce nu mai corespundea în totul cu acest principiu.

Intr'adevăr, redacţiunea dată art. 108, escludeà navigaţiunea ţărilor neriverane dela beneficiul liberei navigaţiuni pe fluviile internaţionale, pe care riveranii o monopolizau pentru dânşii.

In această privinţă sunt extrem de interesante desbaterile ce au avut loc cu prilejul discuţiilor comisiunei de pe vremuri şi care sunt cousemnate în protocoalele şedinţelor din 3 Martie 1815.

Atunci Anglia, prin glasul delegatului său, Lordul Clancarty, băgând de seamă cum se caută să se restrângă în chip egoist aplicaţiunea principiului generos de libertate, înscris în tractatul dela 1814, a propus amendamentul, ca în locul redacţiunei restrictive a d-lui de Humbold, reprezentantul ţărilor germane, care mărginea libertatea de navigaţiune numai pentru mărfuri, să se pună aceia mai înainte propusă şi înserată în procesul verbal al conferinţei precedente, care nu erà decât

formula largă a tratatului dela Paris, adică libertatea absolută pentru mărfuri şi pentru vase, pentru riverani şi neriverani [1]).

Dar cererea lordului Clancarty s'a isbit de coaliţia interesată a ţărilor continentale, reprezentate în congres şi ale căror fluvii erau vizate prin aceste dispoziţii. Coaliţia justificà neprimirea amendamentului Clancarty pe temeiul că *„Redacţiunea d-lui baron de Humbold nu pare să se îndepărteze de dispoziţiunile tratatului din Paris, care nu vizează decât de a descurcà navigaţiunea de perderile ce le-ar puteà aduce un conflict între Statele riverane, iar nu de a dà oricărui supus al unui Stat neriveran un drept de navigaţiune deopotrivă cu acelea ale supuşilor Statelor riverane"*.

Lupta fiind neegală, căci Anglia stătea în faţa unei puternice coaliţii europene, căreia îi convenea să o excludă dela navigaţiunea pe fluviile continentale din consideraţiuni economice, desăvârşirea liberei navigaţiuni şi a pavilioanelor pe râurile internaţionale, rămase o problemă a viitorului [2]). La aceasta se mai adaugă şi oarecari scăpări de vedere în ce priveşte anumite amănunte, cum spre pildă referitor la precizarea şi reglementarea cazurilor de contrabandă vamală, cabotaj, etc. pe fluviile internaţionale.

Toate acestea nu sunt însă de natură să intunece măreţia operei, infăţişată de congresul din 1815, în materie de navigaţie pe râurile internaţionale, ce străbat mai multe State şi de a atinge nepreţuita valoare a acestui însemnat document de drept internaţional public, atât de strâns legat de manifestările vieţei economice ale lumei întregi.

Această prea concisă expunere a aşezământului de navigaţie fluvială dela 1815, am crezut-o necesară pen-

1) Vezi în „Cestiunea Dunărei", publicaţiune a Ministerului Afacerilor Străine, protocoalele discuţiunilor preliminare referitoare la Congresul dela Viena din 1815 pag. 5—126.

2) Idem. Procesul verbal al conferinţei a VII-a pag. 74.

tru a arăta fundamentul pe care s'au ridicat legislaţiile fluviale mondiale de atunci şi până astăzi şi în deosebi a Dunărei, care face preocuparea studiului de faţă.

II

Insemnătatea geografică şi economică a Dunărei în trecut şi prezent

Regimul fluvial şi comercial dunărean, până la începutul secolului al XIX-lea

Insemnătatea râurilor şi fluviilor este datorită aşezărilor omeneşti dealungul cursului lor. De aceia, cursuri de apă mai scurte ca lungime îşi-au văzut importanţa crescându-le faţă de altele, care geograficeşte vorbind le întrec ca lungime şi volum de apă. Astfel, dintre toate fluviile Europei, Volga, ce şerpueşte pe un curs de 3689 km. [1]), este cel mai lung dintre ele; importanţa sa însă este mai mult geografică. Dunărea, deşi numai cu o lungime de 2855 km., a jucat şi joacă un rol precumpănitor în istoria culturală, politică şi economică a Europei. Explicaţia destinelor acestor două fluvii este uşor de găsit.

Volga este un râu exclusiv rusesc. El străbate ţinuturile estice ale Rusiei, dela Nord la Sud şi se varsă în marea Caspică. Pe tot parcursul ei străbate regiuni slab populate şi de o productivitate puţin variată.

Faptul că se varsă într'un basin maritim, având caracterul unui lac interior şi lipsit de orice legătură cu

1) Vezi Schrader: Atlas de Géographie. Paris.

	Lungimea	Cuprinsul albiei în m. cubi
Wolga	3 689	1.458 922
Dunărea	2.855	800 110
Rhinul	1.162	224 400
Elba	1.165	146.500
Vistula	1.076	198 510
Weser	332	45.548
Po	670	75.000

întinsul apelor ce înconjoară lumea, au făcut ca Volga să nu poată avea acel interes de navigațiune fluvială și maritimă mondială, pe care l'ar fi putut aveà, dacă n'ar fi existat acest inconvenient mortificant al viitorului său.

Dunărea din potrivă, deși cu o întindere mai mică decât fluviul rusesc are un rol însemnat, ce depășește cu mult pe al altor fluvii ale Europei prin faptul că străbate ținuturi de o bogăție agricolă proverbială, ca și de o mare producțiune industrială, care pe temeiul acestui fapt sînt leagănul unei populațiuni foarte numeroase.

Insemnătatea economică și comercială a Dunării o sporește în primul rând diversitatea de producțiune a ținuturilor pe care le scaldă, precum și capacitatea de consumațiune industrială a popoarelor ce sînt așezate în basinul său, până la gurile Dunării[1]).

Dar ceia ce îi potențiază înalta valoare economică și o ridică la un mare interes internațional și mondial, este desigur faptul, că Dunărea prin gurile ei, vărsându-se în Marea Neagră, ia un caracter maritim ceiace a și făcut, că încă din timpurile cele mai îndepărtate să fie trăsura de unire a mari interese economice a celor două continente: Europa și Asia, mai cu seamă la o epocă când canalul de Suez nu era deschis și când drumul spre inima Asiei și chiar a Indiilor ducea prin Marea Neagră. [2].)

---

1) Aceasta a făcut pe *Napoleon I* să considere Dunărea ca regele fluviilor, iar pe *Talleyrand* să zică pe vremuri, că „centru de gravitate al Europei nu este la Paris, nici la Berlin, ci la gurile Dunării".

2) Drumurile principale către India și Asia erau până în secolul al XV prin Marea Neagră, având ca centru de întâlnire al tuturor drumurilor orașul Caffa. De aci, prin Marea de Azov, plecând prin Taba pe Don până la o cotitură a acestuia apropiată de Volga, luà drumul pe uscat până la Volga de unde porneau spre Caspica, iar de aci se îndreptà spre China. Alt drum dela Caffa spre Marea Neagră spre sud-est până la Fasiana unde aduceau pe uscat mărfurile dinspre India. Un al treilea drum, mergeà spre Trebizonda de unde porneà spre Tauris aducând produsele Persiei și Indiei. Vezi Elie dela Primaudaie: „Histoire du commerce de la Mer Noire".

Acest caracter mondial, a devenit cu deosebire pronunţat ca urmare a luptei economice, ce se dă între ţările central europene, — care găseau în Dunăre un mijloc sigur de scurgere al produselor lor industriale şi de aprovizionare din bogatele ţinuturi agricole ale bazinului Dunărei de jos, dar înapoiate în industrie — şi între ţările industriale ale apusului Europei, care n'aveau la îndemână un asemenea drum, dar găseau în gurile Dunărei mijlocul, ca printr'o mişcare centripetă, să intre în luptă pentru câştigarea debuşeului aceloraşi ţinuturi bogate ale bazinului sud-estic dunărean.

Acestui fapt al existenţei unui interes mondial comercial la gurile Dunării, se datoreşte în mare parte consolidarea politică a Regatului Român, căruia Europa i'a încredinţat paza acestui mare interes

Descrierea geografică a cursului şi basinului Dunării, evidenţiarea însemnătăţii sale culturale, comerciale şi politice, cum şi cercetarea regimului căruia acest fluviu a fost supus până la începutul secolului al XIX-lea, când Dunărea ia un caracter de interes economic şi politic covârşitor, ne va înlesni să cunoaştem cestiunea în întregul ei şi să o judecăm mai bine în fasele ei de desfăşurare în cursul veacului al XIX-lea pentru o înţelegere a stării actuale. [1]).

Dunărea, izvoreşte din munţii Pădurei Negre din Ducatul de Baden, la o distanţă aproximativ 30—40 km. de punctul cel mai apropiat al Rinului şi la 5 — 600 depărtare de coasta mărei nordului. Curge dela Vest la Est, traversând regatul Würtembergului, pe unde după ce primeşte de afluent pe Iller devine navigabil la Ulm. La Elhingen intră în Bavaria. Dela Ulm la Passau, unde intră în Austria, scaldă ţările germane pe o întindere navigabilă de 352 km [2]). Leagă în

1) Vezi *Peter*: Die Donau und ihr Gebiet. Leipzig 1876. Götz: Das Donaugebiet mit Rücksicht und seine Wasserstrassen 1882. *Grossauer*: Die Donau. Viena 1879. O descriere hydrografică frumoasă a Dunărei. Vezi *Dr. Albrecht Buck*: Die Donau, Viena 1891.

2) Lungimea parcursului dunărean în ţările germane este de 608 klm.

cursul său oraşele bavareze Donauwört, Ingolstadt, Deggendorf, Ratisbona, Straubing şi Passau, pentru ca mai jos de acest oraş să intre în Austria, unde brăzdează provinciile Austriei de jos şi Austriei de sus.

Dupăce parcurge în Austria 356 km. scăldând oraşele Linz, Grein, Stein, Viena, intră, la Deveny, (Theben) în Ungaria pe care o fertilizează pe o întindere de 941 km. Dela Deveny continuându-şi cursul estic până la Vacz, de unde cotind spre sud scaldă şesurile mari ale Ungariei. Trece aci prin Buda-Pesta, Mohaci, şi la Vucovar intră în ţinutul Slavoniei, de unde unindu-se cu Drava, coteşte spre Est până la oraşul Titel. Aci, unindu-se cu Tisa îşi schimbă direcţia spre sud-est, trecând pe la Semlin, punct dela care începe să formeze hotarul între Serbia şi Banat.

In mersul său atinge Belgradul şi oraşul unguresc de frontieră Orşova. De aci, trecând pe la vestitele Porţi de Fer, intră în România pe la Vârciorova, de unde pe o întindere de 950 km. până la vărsarea ei în Marea Neagră, prin braţele Chilia, Sulina şi Sf. Gheorghe, aduce binefacerile apelor sale basinului cuprins între Carpaţi şi Balcani şi formează în parte hotarul între România şi Serbia, pe o întindere de 100 km. dela Vârciorova la gura Timocului şi între România şi Bulgaria pe o întindere de 400 km., dela Timoc şi până la Turksmil, punctul de frontieră stabilit de recentul tractat dela Bucureşti din 1913 [1]).

Din punctul Turksmil Dunărea brăzdează deoparte şi de alta ţinuturi româneşti până la intrarea în Mare. Dela 1878, de când tractatul dela Berlin a trecut Rusiei Basarabia românească, ea a devenit coriverană a Dunărei, dela vărsarea Prutului în Dunăre şi pe tot întinsul braţului Kilia, adică pe o întindere de 151 km.

---

1) O interesantă descripţie topografică a Dunărei cu deosebire între Vârciorova şi Sulina vezi în *G. Popescu* : *Scurtă privire asupra Dunărei între obârşie şi Marea Neagră* publicată în Buletinul societăţei politecnice din 1911 Bucureşti ; iar pentru gurile Dunărei vezi *Dr. Antipa* : Câteva probleme ştiinţifice şi economice relative la Delta Dunărei. Bucureşti 1914.

Ţările şi ţinuturile cu populaţiunile lor, aşezate pe cursul acestui fluviu, cum şi întinderea străbătută în fiecare din ele de Dunăre le rezumă în chip condensat următorul tablou statistic:

Denumirea Statelor	Lungimea parcursului		Numărul populaţiunii
Baden dela izvor la Tuttlingen	45 Klm.	608	2.142 833
Würtemberg	203		2.437.574
Bavaria	360		6 887.291
Austria de jos şi sus		356	3.910 739
Ungaria / Croaţia şi Slavonia		941	20.866.487
Serbia 1)			2.911.701
Bulgaria 2)			4.337.516
România		950[2])	7.233.919
Basarabia-Rusia [1])			1.935 412
	Total . . .	2.855	52.783.472

Aceste aşezări de ţări şi populaţiuni explică toată importanţa Dunării din cauza înlesnirei schimbului între ele. Şi această importanţă este sporită de însemnaţi afluenţi, pe care îi culege cu deosebire în cursul său de sus şi de mijloc. Dintre aceşti afluenţi, mai bine de 60 sunt flotabili şi navigabili, ceiace lărgeşte şi uşurează acţiunea de penetraţiune economică în ţinuturile scăldate de acei afluenţi [3]). De notat este că Dunărea în tot cursul ei de jos, nu primeşte decât un singur afluent azi navigabil: Prutul.

Dacă istoria ne-a dovedit, că ţărmii apelor au fost

---

1) Serbia este riverană pe porţiunea stângă a Dunării pe o întindere de 335 km., Bulgaria pe o întindere de 400 km. iar Rusia pe 151 km.

2) Ambele maluri ale Dunărei româneşti cifrează o întindere de 1412 Kilometri.

3) După Kvassay, „Le Danube international et la Hongrie" căile navigabile mai importante ale Ungariei în legătură cu Dunărea sunt următoarele:

1) Dunărea	cu 976	km.
2) Tisa până la Solnok	„ 315	„
3) Drava	„ 132	„
4) Sava	„ 698	„
5) Bega până la Temişoara . . .	„ 151	„
6) Crişul	„ 80	„
7) Canalul Frantz	„ 238	„
8) Lacul Balaton	„ 80	„
	Total 2584	km.

totdeauna loc de aşezare, care a atras grupările omeneşti şi le-a văzut organizându-se şi prosperând pe rând sub raportul pastoral, agricol şi industrial în timp de pace şi ca mijloc de strategie în jurul cărora s'au dat vestite lupte în trecut ca şi azi, Dunărea de sigur, este cel mai însemnat fluviu din lume, căci a contribuit şi este martorul unei intense civilizaţiuni. N'a fost eveniment mai important pe continent la care Dunărea să nu fi fost părtaşă. N'au luptat la Dunăre primii cuceritori ai lumei, egipteanul Sesostris, persanul Darius şi macedoneanul Alexandru? N'au înscris faima Dunării în analele istoriei universale un Traian, Carol cel Mare, Atila, Arpad, Soliman, Gingiskhan, Napoleon, unii lăsând nume mari, iar alţii nume de care este legată groaza şi destrucţiunea?

Istoria, ne păstrează ştiinţa despre navigaţiunea gurilor nordice ale Dunărei, pe care o navigau cu precădere vechii greci, pe când nu se cunoştea celalt curs al Dunării.

Geograful Strabo ne arată că, chiar înaintea acestora, Milesienii[1]) ar fi dezvoltat aci prin navigaţiunea gurilor Dunării, un comerţ însemnat. Romanii, după cucerirea Iliriei şi a Greciei au fost singurul popor, care a căutat să afle izvoarele Dunării şi să exploreze întregul ei ţinut, făcând-o hotarul împărăţiei lor. După cucerirea Daciei, cuprinzând întreg ţinutul dintre Carpaţi şi Tissa, pe care l'au colonizat, precum şi după cucerirea ţărilor germanice, au făcut din Dunăre un fluviu intern.

Timp mai bine de 400 ani, dominaţiunea romană s'a exercitat singură şi a exploatat navigaţiunea Dunărei dela izvoare până la gurile sale, din îndoitul

---

1) Milesienii au construit la nordul mării Negre, oraşul *Teodosia*, viitorul oraş *Caffa* al Genovezilor. Tot ei au construit oraşul *Dioscurias* devenit mai târziu *Sevastopol*, un centru însemnat pentru comerţul cu sclavi. *Balaclava* sau *Sudacul* de mai târziu, tot Milesienilor datoreşte existenţa.

punct de vedere al intereselor comerciale şi militare. Urme despre această exploatare se mai văd şi astăzi între Bolusbacz şi Porţile de Fer pe teritoriul sărbesc, unde se vede rămăşiţa unor construcţiuni ce serveau la remorcarea vaselor romane în susul Dunării la Porţile de Fer, unde navigaţiunea din cauza curentului apei era mai anevoioasă.

Că Romanii au avut pe Dunăre şi flote comerciale, în afară de flote de răsboi, acesta o dovedesc urmele vechilor lor aşezări orăşeneşti, care se mai văd şi astăzi la noi, la Topalu, la Reşca în Romanaţi, la gura Oltului şi Cerna-Vodă care trebuiau să fi fost deservite de aceste flote comerciale. Imperiul roman slăbit căzu, zi după zi, sub loviturile şuvoiului de barbari, iar Dunărea deveni baza lor de operaţiune. Atila şi mai târziu Arpad îşi aşezară tabăra la Dunăre, fie din cauza piedecei ce le opunea acest fluviu sau că valea ei le oferea un drum sigur, năvălind deacolo peste înfloritoarele colonii romane. Avarii, Gepizii, deasemenea tot la Dunăre au năvălit, pentru a pătrunde de aci în inima vestică a continentului european. Slavii, cu moravuri mai dulci, se opriră pe malurile ei, unde găsiră un pământ mănos, formând mai târziu state trainice. Pericolul mereu crescând al întinderei barbarilor spre nord-vest, determină campania lui Carol cel Mare şi a urmaşilor lui, care pornind pe Dunăre în jos distruge împărăţia Avarilor şi pune sub stăpânirea Francilor ţinuturile Dunărene până la Tisa. Bizantinii de asemenea găsiau în Dunăre un mijloc ce le servea, prin introducerea flotelor prin gurile ei, să isbească în spatele Bulgarilor, foarte des ameninţători.

Din desmembrarea imperiului lui Carol cel Mare, sub urmaşii lui, eşiră sâmburii Statelor naţionale germane dealungul cursului Dunărei de sus, lăsând deosebit pe Mongoli, dincolo de Tisa. Dela epoca Carlovingiană incoace, Dunărea a intrat intr'o perioadă de li-

nişte mai mare şi deveni un drum comercial mai însemnat.

* * *

Cruciatele, adresându-se evlaviei popoarelor creştine pentru liberarea locurilor sfinte de sub stăpânirea osmanliilor, par a fi avut scopul real de cuceriri şi dominaţiuni comerciale şi de stabilire a unor relaţiuni de acest fel. Dunărea deveni astfel din secolul al XI şi până la al XV-lea unul din cele mai prospere căi comerciale ale Europei în raporturile sale cu orientul [1]).

Inţelegând minunata legătură ce putea face Dunărea între Orient şi inima Europei centrale, Genovezii şi Veneţienii îşi formară la Marea Neagră şi pe Dunăre o importantă bază de operaţiuni comerciale, instalând vestite comptoare de comerţ [2]).

E locul a semnală, că tot genovezilor datoreşte oraşul Ratisbona, pe Dunăre, marea lui însemnătate comercială din trecut. Prin Adriatică şi apoi pe uscat până la Dunăre, la Viena şi Buda, aduceau iei mărfurile pe care apoi, prin emporiul lor Ratisbona, care lega levantul, prin Dunăre cu occidentul, le distribuiau în ţările apusene [3]).

Intreg comerţul Mărei Negre şi al Dunării îl găsim în acest răstimp în stăpânirea acestor două emporii ale lumei comerciale de pe atunci.

Genovezii pătrunseseră pe Dunărea de jos până la Calafat [4]) unde şi organizaseră chiar un şantier naval în

1) Barbarosa aducea în expediţia sa cruciată pe Dunăre în peninsula balcanică muniţiuni dela Ratisbona.

2) La oraşul Stein de pe Dunăre s'a găsit acum câtva timp un tarif vamal de pe vremea lui Leopold de Austria din secolul al XII în care se arata mărfurile ce treceau pe Dunăre dinspre apus spre răsărit, dar mai ales din Levant spre Apus. Tariful face vorbire de taxele ce aveau să plătească aceste mărfuri ca piper, şofran şi alte articole de transit oriental.

3) Vezi Beer: Geschichte des Welthandels.

4) Cuvânt italian cu care s'a numit oraşul. Inseamă smolire a corăbiilor căci fiind şantier se făceà acolo acestă operaţie. (Vezi: A. D. Xenopol).

toată puterea cuvântului, care le servea de centru de inmagazinare a produselor dunărene şi făceau tot deaci legătura de aprovizionare cu ţinuturile de dincolo de Calafat cu Dunărea de sus.

O atare organizare şi stăpânire comercială, era firesc să atragă nevoia de aprovizionare a Cruciaţilor în drumul lor spre răsărit. Cetatea Albă, unul dintre cele mai importante contoare, era etapă dunăreană ce deservea interesele comerciale ale acestei părţi a Europei. Tot atât de puternic se organizaseră şi în Chilia şi Akerman, de unde stabiliseră legături pe uscat cu Polonia şi Lembergul. Intărirea Genovezilor şi Veneţienilor în monopolul lor exclusiv pentru traficul Mărei Negre şi al fluviilor ce o alimentează, era preţul sprijinului ce ei înţelese să-l dea în secolul al XV dinastiei Paleologilor în lupta lor cu Musulmanii, pentru reclădirea imperiului bizantin. Atât de mari erau interesele lor comerciale şi de navigaţiune la Dunăre încât către sfârşitul sec. al XIV se constată fiinţând la Dunăre un consulat Genovez. Corăbiile lor încărcau la Sulina piei brute în cantităţi foarte mari, venind din ţinuturile Rusiei şi ţărilor Dunărene [1]).

Istoricul Nistor ne spune, că între produsele pe care Genovezii le exportau din Moldova, grâul ţinea recordul: „Grânele se scurgeau din toate colţurile Moldovei, către Cetatea Albă, unde se incărcau în galerele genoveze, pentru a fi trecute diferitelor colonii, ba chiar duse pentru consumaţiunea patriei mume". Avântul traficului Dunărean se izbi, către sfârşitul veacului al XV de o nouă invazie barbară, a Osmanliilor, în Europa.

* * *

Mahomet pune în anul 1453 stăpânire pe Constantinopol. Rând pe rând în secolul al XV-lea, toate provinciile dela sudul Dunărei, Bulgaria, Serbia şi ţinuturile Ilirice, cad sub stăpânirea lor absolută, iar mai în urmă,

1) Vezi I. Nistor: Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV, XV und XVI Jahrhundert. Gotha 1911.

din motive de necesităţi, Principatele Moldovei şi Munteniei îi recunoscură suzeranitatea, fără a fi supuse vreodată Turciei. Pornind apoi în susul Dunărei, Turcii ajung la Buda prefăcând în paşalâc Ungaria şi Transilvania, răzbind chiar până în provinciile dunărene germane, în faţa Vienei.

In aceste împrejurări istorice, Dunărea pierde din importanţa sa comercială, din cauza nesiguranţei ce o inspiră aceasta stăpânire, ce nu admitea o concepţie organizatoare.

Marea Neagră, deschisă până odinioară comerţului timpului, deveni odată cu stăpânirea otomană la Constantinopol şi strâmtori, un lac turcesc închis, dându-se prin aceasta, cea mai grea lovitură comerţului Dunărei de jos şi al tutulor ţărilor din bazinul Mărei Negre.

Dunărea deveni de asemeneà un fluviu turcesc întrucât cuprinde ambele maluri dela mare şi până la Komoron. Principatele Române fură privite ca nişte magazii ale Metropolei Otomane şi toată producţiunea lor fu scoasă din comerţul de până atunci, iar cel dunărean fu redus la traficul cu Constantinopol şi cu împărăţia turcească[1]).

Starea aceasta de lucruri dăinui, după cum vom vedeà, până la începutul secolului al XIX.

* * *

Din aceste variate vicisitudini şi înălţări ale comerţului dunărean şi navigaţiunei pe Dunăre, putem urmări diferitele faze ale regimului de navigaţiune pe Dunăre până la începutul secolului XIX.

Sub stăpânirea romană, apele fiind considerate ca *„res communis“*, regimul de navigaţiune pe Dunăre, nu putea fi altul decât al unei libertăţi absolute. In perioada năvălirei barbarilor este lesne înţeles, că neputând fi vorba de comerţ, nu se poate vorbì de un regim al navigaţiunei.

1) Vezi C. I. Băicoianu: Geschichte der rumänischen Zollpolitik seit dem 14-ten Jahrhundert bis 1874. Stuttgart 1896.

Cu desemnarea noilor State naţionale, ce cade în epoca de fermentaţie feudală, probabil, că regimul Dunărei în partea ei de sus şi de mijloc, erà regimul feudal, adică fiscal şi vexator, ca întreg sistemul economic feudal.

In ce priveşte partea cursului Dunărei de jos, regimul a fost acela al unei libertăţi de navigaţiune şi de comerţ, concedat pe temeiul unor privilegii de către suveranii locali [1]).

Documentează în această privinţă, natura acestui regim, privilegiile de comerţ, recunoscute de Vladislav domnul ţărei româneşti şi Mircea cel Bătrân, prin care acordau Ungurilor dreptul de a cumpărà şi vinde mărfuri prin toate schelele dela Dunăre, dela Porţile de fer până la Brăila. Rămâne de stabilit dacă dispoziţiile acestor acte şi ale altora similare, ce se vor mai fi făcut, erau concepute în ideia romană de libertate a navigaţiunei sau numai ca oarecare înlesnire ce ar fi profitat ca fiscalitate în prima linie stăpânitorilor. Tot ceeace putem afirma este, că Dunărea, intrată în sfera de stăpânire turcească, libertatea navigaţiei pe Dunăre, considerată ca atare, a trecut în convenţiunile din ce în ce mai largi, încheiate cu statele europene şi în deosebire cu Austro-Ungaria, ale cărei interese reclamau cu precădere această libertate. Şi în această privinţă, în afară de dispoziţiile capitulaţiunilor Franco-Otomane din secolul XVI-lea, avem mărturii preţioase în tractatele Austro-Otomane din secolul al 17-lea.

Stipulaţiunile acestor tractate au fost reînoite atât în tractatul din Belgrad dela 1739, cât şi în cel dela Constantinopol din 24 Februarie 1784 [2]). Sub imperiul lor

1) Privilegiul lui Vladislav al Munteniei din 1368, dar mai ales privilegiul lui Mircea cel bătrân din 1413 în Hurmuzaki: Documente publicate de Nec. Iorga vol. 15 pag. 1 şi 8.

2) După pacea dela Carlovitz (1680) o bună bucată a Dunărei de sus a fost liberată de Turci până la vărsarea Tisei. Articolele 14 şi 15 ale acestui tractat, confirmă regimul libertăţei ale navigaţiei pe Dunăre. Răsboiul Turco-Austriac din 1716 şi 1718 luă sfârşit cu o mare izbândă pentru împărăţia habsburgică. Ocaziunea aceasta o prinseră Austriaci, pentru a zmulge Turcilor un tractat de comerţ în regulă ce s'a încheiat la Pasarovitz.

a stat Dunărea până în veacul al XIX, când procese deopotrivă de mari politice ca şi economice, au venit să înlăture regimul de vexaţiune provenit din slăbiciunea stăpânirei otomane, înlocuindu-l după multe lupte, cu un regim european de adevărată libertate de navigaţiune, pe temeiul căreia navigaţiunea şi comerţul dunărean, a putut să ajungă la starea de înflorire de astăzi.

In două zeci de articole Austriaci îşi regulară toate interesele lor comerciale în raport cu Turcia. Libertatea navigaţiunei pe Dunăre figurează la loc de onoare. Se vorbeşte acolo de libertatea comercianţilor austriaci de a descărca mărfuri pe Dunăre şi în deosebi la Vidin şi Rusciuc. Trebuie să reţinem însă, că dacă Austriacii aveau libertatea să navige pe Dunăre, pe orice vase ar voi, nu le erà îngăduit să treacă cu vasele lor în Marea Neagră spre Constantinopol, Crimeea şi alte părţi ale Mărei Negre. Transportul mărfurilor lor mai departe în Marea Neagră trebuia să se facă pe vase turceşti. In acest scop mărfurile trebuiau transportate pe aceste vase la gurile Dunărei. Cum vedem, Turcia erà influenţată de principiile mercantiliste ale timpului. De fapt însă Austria nu pare a fi profitat mult de tractatul dela Pasarovitz, căci ultimele documente referitoare în cauză arată, că Austria nefiind organizată la începutul veacului al XVIII n'a reuşit să stăpânească un comerţ mai întins pe Dunăre. Incercările de expansiune comercială pe Dunăre cu obiectivul de a ajunge în Crimeea şi Tartaria încep să le facă Austriacii către a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, în urma progreselor făcute de industria Austriacă. Astfel, în 1768 contele Starhemberg încearcă să pue bazele unui export Austriac pe Dunăre până în Crimeea. La 1783, repetă acelaşi lucru Willeshofen; mai târziu Vallentin Golner, expediază două vapoare din care unul Turci 'l îneacă la Porţile de Fer. Sub influenţa acestor încercări Austria se căzneşte să obţină libera şi directa navigare pe Marea Neagră, fapt pe care ei reuşesc să-l obţină prin Senedul din 1784 încheiat între Turcia şi Austria. (Vezi acest act politico-comercial însemnat în anexa No. III).

Aceste încercări n'au ajuns însă la un comerţ prea mare din cauza Turciei care nu vedeà cu ochi buni expansiunea Austriacă pe Dunăre. Interesante sunt şi expediţiile militare ale Austriacilor din a doua jumătate al secolului al XVIII-lea. Despre toate acestea aflăm amănunte interesante în *Nicolae Docan*: Exploraţiuni Austriace pe Dunăre la sfârşitul veacului a XVIII-lea.— Bucureşti 1914.

Secolului al XIX-lea, i-a fost însă rezervat să vadă vivificându-se un comerţ activ şi susţinut pe Dunăre.

III

Regimul navigaţiunei dunărene în prima jumătate a secolului al XIX-lea

Antagonismul Austro-Rus pentru stăpânirea Dunărei de jos şi a gurilor ei.—Afirmarea interesului european la gurile Dunării.

Aplicaţiile technice ale aburului făcură ca navigaţiunea pe Dunăre să intre într'o nouă fază, menită să pună în umbră toate încercările de navigaţiune ale trecutului şi în acelaşi timp să pună în lumină tot mai mult marea însemnătate comercială, economică şi politică a Dunării.

Intr'adevăr, sub impulsiunea Angliei, care devenise uzina mondială a industriei mijloacelor de navigaţiune vedem în a doua decadă a secolului al 19-lea, făcându-şi apariţia vapoarele cu aburi pe fluviile continentale germane, franceze, belgiene şi olandeze, iar pe la 1820, încolţi ideia de a se introduce acest nou mijloc revoluţionant de mişcare şi pe Dunăre. Primele încercări au fost făcute în apele Dunării austriace. Din cauza însă a inadaptărei construcţiunei şi a defectelor maşinelor, această încercare a dat greş, fapt care a îndreptăţit pe cei răspunzători să caute şi să arate ca pricină a insuccesului repeziciunea curentului apei Dunărei, care ar fi protivnic navigaţiunei vaselor cu aburi. A fost dat însă englezilor *Andrews* şi *Prichard* [1]) să sfarăme această legendă, care descurajase într'atâta iniţiativa austriacă, încât aproape 10 ani ea stătù retrasă în nelucrare. După o explorare minuţioasă a Dunărei, cei doi englezi declarară, că navigaţiunea pe acest fluviu trebue să reuşească. Ca întărire a declaraţiunei lor, ei se oferiră să construiască un vapor, punându-li-se la dispoziţie capitalul necesar de cel puţin 100.000 fl. Cu multă greutate se constitui o societate vieneză pe acţiuni în acest scop şi astfel se puse bazele în 1829, a primei societăţi de navigaţiune cu aburi pe Dunăre pentru transportul pasagerilor şi al mărfurilor.

1) O firmă industrială navală din Veneţia.

Parcul de navigaţiune al societăţei erà constituit dintr'un singur vapor de 60 cai putere şi fusese construit chiar la Viena în cursul anului 1830, când primind numele de botez „Franz I" a fost dat circulaţiunei.

Cazanele şi maşinăriile acestei prime construcţiuni de nautică modernă au fost importate din Anglia. Exploatarea acestui serviciu astfel întocmit a fost arendată lui Andrews şi Pichard cu o arendă de 12.000 fl. pe an.

Nu mai departe, decât după doi ani în urmă, întreprinderea dete acţionarilor un câştig net de 9000 fl. sau 9% la capitalul subscris.

Imprejurarea aceasta, care le dăduse curaj, iar pe de altă parte o stricăciune a cazanelor care le înfăţişà perspectiva întreruperei curselor pentru vreme mai îndelungată, conduse societatea la o nouă şi grabnică subscripţiune pentru construirea unui al doilea vapor

Adunarea generală a anului 1832, văzând succesul mereu crescând al întreprinderei, îşi dete seama, cum Dunărea ar puteà deveni o arteră importantă a traficului european, nu numai în partea de sus, ci şi în partea de jos până la Pontul Euxin. Urmarea fu hotărârea unei noi subscripţii pentru alte vase. Pasul erà hotărâtor. El stârneà mare entuziasm, cu deosebire în Ungaria, unde sub îndemnul entuziastulului conte *St. Secheny* [1]) un fervent susţinător al întreprinderei, se acoperì şi cea mai mare parte a subscripţiunei.

Interesul nu numai economic, dar şi politic, ce se simţeà că ar puteà fi satisfăcut prin mijlocul acestei întreprinderi, atrase şi intervenţia politicei de stat pentru sprijinirea şi garantarea propăşirei acestei instituţiuni. Astfel *Metternich*, cancelarul Monarhiei Austro-Ungare, care vedeà într'o bună organizare a navigaţiunei austro-ungare pe Dunăre mijlocul cel mai indicat pentru a sporì şi întărì la Dunărea de jos influenţa imperiului Habsburgic, în lupta cu veleităţile slave pen-

1) Vezi asupra activităţei lui *Secheny* în cestiunea navigaţiunei pe Dunăre şi Alex. F. Heksch: Die Donau von Ihrem Ursprung bis zur Mündung. Leipzip 1881 pag. 753,

tru acapararea acestei influenţe, n'a întârziat să deà o expresie vizibilă acestei hotărâri. El acordă fără discuţie primei societăţi de navigaţiune austriacă pe Dunăre privilegiul absolut de a navigà pe acest fluviu, cu obligaţiunea însă pentru ea de a înfiinţa două linii noi. Una care să stabilească legătura cu Dunărea de jos şi gurile ei, atingând şi deservind porturile teritoriului Principatelor româneşti; alta, care să ducă pavilionul austriac în apele Levantului, făcând legătura traficului dela gurile Dunării cu Stambulul şi porturile Asiei Mici. Şi insistă cu grabă Metternich în realizarea acestei hotărâri, cu atât mai mult, după cum ne spune un contimporan, cu cât momentul ar fi *„cel mai oportun pentru acapararea economică a acestor ţinuturi"* [1]) lipsind orice altă concurenţă similară pe Dunăre, fie din partea Rusiei, Principatelor-Române sau a Turciei. Cu chipul acesta, navigaţiunea austro-ungară pe Dunăre se afirma ca o anexă a politicei externe a Monarhiei [2]).

Conformându-se hotărârei Ministerului, societatea hotărî la 1834 ca vaporul „Argo" să facă cursele pe Dunărea de jos cu expresa destinaţie a coastei „Valahiei", iar vasul „Maria Dorotheia" se destină serviciului Smirna-Constantinopol. Linia Orientului, prin dibăcia diplomaţiei austriace dela Stambul a fost dealtfel fericit inaugurată, căci a ştiut să-şi asigure pentru un timp oarecare, pe lângă traficul de mărfuri şi pasageri pe această linie şi privilegiul poştei. Cum vedem, istoria primei societăţi de navigaţiune austriacă pe Dunăre, chemată la viaţa pentru deservirea intereselor economice ale Monarhiei în apele Dunărei, prin forţa împrejurărilor, se confundă cu însăşi problema naviga-

1) Vezi: I. G. Kohl, Die Donau von ihrem Urspunge bis Pest. Triest 1854.

2) De noul mijloc de transport s'au folosit şi Românii în călătoriile lor. Astfel marele Ioan Brătianu, ca tânăr student, în 1837, mergând cu diligenţa, dela Bucureşti la Solnoc şi apoi de aci la Budapesta, unde s'a îmbarcat pentru Viena spre a merge în Franţa, a asistat la Budapesta la fastuoasa primire a lui Metternich, care făcuse călătoria de recunoaştere a nouilor mijloace de transport, dela Viena la Budapesta.

ţiunei pe întreaga Dunăre. Anul 1835 vede înscriindu-se o pagină însemnată în analele acestei societăţi prin reorganizarea administrativă, ce se făcù serviciului de exploatare în regie, înfăptuită în acest an. Prin crearea de agenţii proprii, servite de o armată de funcţionari speciali, pregătiţi în acest scop, pusă sub autoritatea directă a Monarhiei, mai cu seamă în raporturile cu ţările dela gurile Dunării de jos, societatea capătă o nouă putere de expansiune şi manifestare a politicei orientale a Monarhiei.

Tot în acest an Buda-Pesta devenì sediul unui vast şantier fluvial naval, ce aveà menirea să servească interesele technice ale societăţei.

In 1836, intrigi politice, caracteristice vieţei din Stambul, făcură ca parcul oriental austriac la Constantinopol să piardă privilegiul poştei, ba încă un edict imperial interzicea supuşilor otomani să se mai urce pe vaporul austriac «Maria Dorotheia».

Aceste împrejurări au făcut ca linia orientală să încheie cu deficit, care însă a putut fi acoperit din excedentele realizate în traficul Dunărei de sus, care pe temeiul intensităţei sale crescânde, cum şi a monopolului exclusiv de care se bucura, putea susţine pagubele liniei orientale.

Doi ani mai în urmă, societatea austriacă a avut să înregistreze o nouă pagină însemnată în istoria ei, când aspiraţiunile politico-comerciale ale Monarhiei, se văzură realizând un pas înainte, prin trecerea pentru prima oară a unui vas cu abur austriac, prin gurile Dunării, cu destinaţia pentru Constantinopol, de unde vasul „Maria Dorotheia“ a avut cinstea să plimbe, intrând tot prin gurile Dunării, pe *Sultanul Mohamed*, pe tot parcursul Dunării, până la Orşova.

Sporirea mereu crescândă a traficului a adus treptat sporirea capitalului societăţei, în vederea măririi parcului. Astfel, dela 100.000 fl. în 1830, capitalul societăţei se urcă la 5 $1/2$ mil. fl în 1842, pentru a ajunge la 18 mil. în 1853, având un parc de 64 vapoare. Starea înflori-

toare a societăţei austriace pe Dunăre, deşteaptă interesul pentru asemenea întreprinderi şi în ţările germane şi în Turcia. Cu deosebire însă, că în ţările germane se constitue în 1835 societatea de navigaţiune Würtembergheză-bavareză pe Dunărea germană, pe câtă vreme încercările din Turcia nu reuşiră.

In 1838, societatea bavareză lansează al doilea vapor, care îşi întinse cursele de pasageri până la Viena. Cu acest prilej societatea austriacă închee o convenţie cu cea germană, pe temeiul căreia cedează societăţei germane, traficul de pasageri, pe distanţa Passau-Linz [1]).

De însemnat mai este, că tot în acest an societatea austriacă de navigaţiune pe Dunăre introduce primul vapor cu schelet de fer, inovaţie realizată în technica construcţiunei nautice pe Dunăre. Se mai introduce apoi remorcherele şi şlepuri, destinându-se astfel pentru prima oară pe Dunăre vase speciale pentru transportul călătorilor, al mărfurilor şi vitelor [2]).

Incurajată de rezultatul încercărilor de navigaţiune a gurilor Dunărei, în cursul anilor 1837-1838, societatea a dirijat în anul 1839 linia sa levantină spre Trebizunda. Intenţiunea ce se urmăreà, erà de a se legà comerţul austriac de cel central european prin gurile Dunării cu ţările centrale ale continentului asiatic şi cu Indiile, cărora Trebizunda le servea pe atunci, în lipsa legăturei canalului de suez, drept cap de linie. In acest scop şi ca apărare contra concurenţei englezeşti, societatea răscumpără vaporul englez *«Crescent»*, care făcea aceiaşi cursă, Smirna-Trebizunda.

1) Vezi I. G. Kohl op. citat.

2) Dr. Iohann Winckler: Ubersicht des Schif und Waaren-verkehres auf der oberen Donau zu Wien, Linz und Engabartszell 1849-69. Wien 1870.

Mărfuri transportate pe Dunărea de jos de Austro-Ungaria

în ani		
1846	128 751	cântare metrice
1847	158 544	„ „
1848	114 946	„ „
1865	510 248	„ „
1869	1067 653	„ „

Mărfurile transportate erau: manufactură, ferărie, făină, sticlărie, maşini, lemnării şi zahăr.

Ca complectare a programului său de penetrațiune economică, societatea inaugurează în anul 1840, misiuni speciale de oameni destoinici pentru explorarea capacităței de producțiune și felului de consumațiune a ținuturilor Asiei, spre a fi satisfăcute prin mijlocirea navigațiunei prin gurile Dunărei. Din constatările temeinic culese pe urma acestei inovațiuni, fără care relațiuni comerciale solide nu se pot concepe, comerțul austriac, și mai cu temei cel german, au tras foloase considerabile [1]).

* * *

Intre acestea, prăbușirea puterei napoleoniene, făcù ca conștința națională a diferitelor popoare, ce suferean stăpânirea străină, să se manifeste. Stăpânirea turcească în Europa fu cea dintâi zguduită de mișcările naționale, începând cu Grecia.

Aceste simptome de dezagregare ale imperiului Otoman, la începutul veacului al 19-lea, au fost de natură să împedice avântul înfloritor al întreprinderei austro-ungare pe Dunăre, căci frământările pe care ele le deslănțuește între împărăția moscovită și cea otomană pentru stăpânirea Dunărei și gurilor ei, cât și a Mărei Negre, precum și a ținuturilor cuprinse în bazinurile lor, au fost fatale liberei navigațiuni și avântului comerțului pe Dunăre.

Intr'adevăr, prin tractatul de pace dela 1812, care pune capăt luptelor Turco-Ruse, Rușii încorporânduși Basarabia își afirmă pentru prima oară stăpânirea la Dunăre, devenind riverană pe porțiunea brațului Kilia, dela vărsarea Prutului în Dunăre și până la Mare.

De interes este să aflăm, că articolul IV, [2]) care fixează

1) Interesantă este organizarea școalei navale fluvială pe care au înființat-o pentru prepararea personalului marinar necesar navigațiunei pe Dunăre.

2) Iată cum glăsuește art. 4:

Art. IV. Le premier article des préliminaires stipule que le Pruth, du point où cette rivière pénètre en Moldavie jusqu'à son confluent avec le Danube, puis à partir de cet endroit, la rive gauche de ce dernier fleuve

noua graniță dunăreană între cele două imperii, instituie un regim de liberă navigațiune nu numai pe acest braț intrat în codovălmășia ruso-otomană, ci pe toată Dunărea, cu excluderea însă a vaselor de răsboi, care nu vor putea sui Dunărea, de cât până la gurile Prutului. Cu alte cuvinte, se reconfirmă libertatea de navigațiune tradițională pe fluvii în Turcia.

Mai târziu, tractatul dela Adrianopol din 1829 întinse stăpânirea rusească până la brațul Sf. Gheorghe, lăsându-se Rusiei toate insulele formate din acest braț, al cărei mal drept a rămas ca și în trecut Turciei, însă cu condițiunea expresă, ca acest mal drept să nu fie locuit pe o distanță de 2 ore de drum dela fluviu [1].

---

jusqu'à Kilia et à son embouchure dans la mer Noire, formeront la limite des deux empires. La navigation restera néanmoins commune aux deux parties. Les petites îles du Danube, inhabitées avant le commencement des hostilités et que l'on rencontre à partir d'au delà d'Ismaïl jusqu'à Kilia écherront de fait à l'empire russe, attendu qu'elles sont plus près de la rive gauche; toutefois, elles ne seront sous la domination d'aucune des deux Puissances, et il ne pourra plus y être élevé dorénavant ni fortifications ni remparts d'aucun genre, mais elles demeureront désertes. Il sera cependant permis aux sujets des deux pays de s'y livrer à la pêche ou d'y couper du bois en toute liberté. Les grandes îles, situées vis-à-vis d'Ismaïl et de Kilia, demeureront également désertes à la distance d'une heure en prenant pour point de départ le bord de la rive gauche du Danube le plus rapproché, qui, cependant, devra être d'abord fixé. Les établissements qui, comme le vieux Kilia existaient avant l'ouverture des hostilités ne sont pas compris dans cette ligne de démarcation. Par le dernier paragraphe de l'article précité des préliminaires, la Sublime-Porte renonce à tous ses droits sur le territoire situé sur la rive pauche du Pruth et le cède à la cour impériale de Russie avec toutes les forteresses, villes et habitations qui s'y trouvent, ainsi que la moitié de la rivière du Pruth, qui forme la frontière entre les deux empires. Les navires marchands de l'une et l'autre Puissance auront le droit de naviguer sur tout le cours du Danube. Mais les vaisseaux de guerre russes ne pourront remonter le Danube que jusqu'à l'embouchure du Pruth.

1) Iată textul art. III:

Art. III. Le Pruth continuera à former la limite des deux empires, du point où cette rivière touche le territoire dela Moldavie jusqu'à son confluent avec la Danube. De cet endroit, la ligne des frontières suivra le cours de Danube jusqu'à l'embouchure de Saint-Georges, de sorte qu'en

Rusia devine dar de la 1829 stăpânitoare a gurilor Dunării. Pe de altă parte, acest tractat prin articolul V decretând libertatea absolută a comerţului principatelor române, îl liberează de cătuşele seculare ale monopolului, exercitat de imperiul otoman. Perspective frumoase se deschideau, fără îndoială, comerţului pe Dunăre; de fapt însă navigaţiunea gurilor ei, taie tot temeiul pe care libertatea comerţului, decretată de tractatul de la Adrianopol, îl îndreptăţea. Din primul moment al nouei stăpâniri a gurilor Dunărei, Austria îşi dădu seama, că libertatea de navigaţiune şi de comerţ pe Dunăre, ce obţinuse de la Turcia, depindea de aci înainte de regimul gurilor Dunărei, care intraseră sub o stăpânire cu interese opuse ei. — De aceea, pentru a preveni pericolul ce i se înfăţişează foarte real, vedem pe Austria făcând o sforţare pentru stabilirea pe cale contractatuală cu Rusia a libertăţei de navigaţiune pe Dunăre. Convenţia fu încheiată la Petersburg la 13/15 Iulie 1840 [1]). Acest document constituie preludiul unui regim pe care viitorul avea să-l stabilească în condiţiuni mai favorabile la Dunăre şi gurile ei.

Valabilă timp de 10 ani, această convenţie stipulează

aissant toutes les îles formées par les différents bras de ce fleuve en possesion de la Russie la rive droite en restera, comme par le passé, à la Porte Ottomane. Il est convenu, néanmoins, que cette rive droite, à partir du point où la bras de Saint-Georges se sépare de celui de Souliheh, demeurera inhabitée à la distance de deux heures de ce fleuve, et qu'il n'y sera formé d'établissement d'aucune espèce, et que de même, sur les îles qui resteront en possession de la cour de Russie, à l'exception des quarantaines qui y seront établies, il ne sera permis d'y faire aucun autre établissement ni fortification. Les bâtiments marchands des deux puissances auront la faculté de naviguer sur le Danube, dans tout son cours, et ceux portant la pavillion ottoman pourront entrer librement dans les embouchures de Vili et de Souliné; celle de Saint-Georges demeurera commune aux pavillons de guerre et marchands des deux Puissances contractantes. Mais les vaisseaux de guerre russes ne pourront, en remontant le Danube, dépasser l'endroit de sa jonction avec le Pruth.

1) Vezi anexa No. VII.

aplicarea unora din dispoziţiunile luate în congresul dela Viena din 1815. Este prima încercare de statornicire a unui regim de libertate ce o face două ţări ce-şi dispută hegemonia pe acest fluviu.

Articolul prim stabileşte, că navigaţiunea pe Dunăre să fie cu desăvârşire liberă atât în apele Dunărei ruseşti, ca şi pe întreaga Dunăre din ţinuturile „Majestăţei sale Apostolice".

Navigaţiunea să fie ferită de orice taxări sau taxe vamale, afară de cele prevăzute de articolul 7, reprezentând contra echivalentul îndatoririei ce-şi luă guvernul rusesc de a proceda de urgenţă la despotmolirea canalului Sulinei, la întreţinerea lui în viitor, cum şi la construirea unui far la intrarea în acest canal. Aceste taxe, ce trebuiau plătite de vasele austriace în chip invariabil o singură dată pentru intrare şi eşire erau: „pentru cheltuelile de curăţire, bastimentele cu trei catarurí, câte trei piaştri spanioli sau taleri; pentru far, câte un taler, fără deosebire de mărime sau tonaj". Aceste taxe erau percepute la eşirea din gurile Dunărei, iar nu la intrare. Tot prin această convenţie, Austro-Ungaria a căutat să-şi apere interesele sale de navigaţiune dunăreană în raport cu porturile ruseşti din Marea Neagră.

Intr'adevăr, articolul VIII prevede, că „guvernul imperial rus consimte să asimileze navigaţiunea vapoarelor austriace pe Dunăre, sub raportul precauţiunilor sanitare, cu aceea a Mărei Negre prin Dardanele, admiţând ca mărfurile expediate din Viena sau din Ungaria pe Dunăre pe piroscafele austriace să fie tratate la Odesa sau în alte porturi ruseşti, ca şi cele venite din Triest, Livorno, sau alte porturi ale Mediteranei". Mânată de propriul său interes, iar nu de unul rusesc, ce s'ar fi simţit jicnit, oficialitatea austriacă, pe temeiul şi interpretarea dată dispoziţiunilor tractatului, găsi oportun a păşi la liberarea navigaţiunei pe restul Dunărei, de rămăşiţele feudale, ce numai erau compatibile cu interesul public al unei neturburate naviga-

țiuni, care din anumite considerațiuni, nu putuseră să fie înfrânte până atunci.

* * *

Stăpânirea rusească a gurilor Dunărei, n'a putut desăvârși opera technică culturală de întreținere a navigabilităței neîntrerupte a acestor guri, astfel cum se obligase prin tractatul dela 1840. Inaintea acestei stăpâniri, Turcia întreținuse în interesul navigațiunei un canal pe brațul Sulina de 9 picioare adâncime. Administrația rusească nu numai, că n'a menținut această stare de lucruri, dar a lăsat să se impotmolească canalul Sulinei și să devină aproape impracticabil. Ast-fel la 1844, adâncimea canalului ajunsese la 11 picioare, pentru ca la 1850 să fie redus la 9 picioare, iar la 1854 la 7 picioare.

Acest fapt unit cu înființarea de carantine la gura Sulinei și cu dispoziția că mărfurile să nu se desinfecteze la Sulina, ci să plece în acest scop tocmai la Odesa, de unde urma să se reîntoarcă pentru ași urma destinația, făcură navigațiunea pe Dunăre aproape cu neputință. Neglijirea despotmolirei canalului și obligațiunea desinfectărei mărfurilor la Odesa, erau mijloace pentru Rusia, pe de o parte pentru a depărta comerțul dela Dunăre și a-l atrage la Odesa, iar pe dealtă pentru a paraliza acțiunea Austriei în exploatarea comerțului Dunărean și al bazinului Mărei Negre. Kogălniceanu ne spune, că la 1848, în timpul ocupațiunei Principatelor, se svonise vestea, că autoritățile rusești din localitate, profitând de complicațiunile europene, se puseseră a potmoli gurile Dunărei și că din pricini politice nu mai voiau să îngrijească a le ține în stare navigabilă.

De alt-fel, compania de navigațiune austriacă pe Dunăre nu-și făcea iluzii prea mari asupra convenției din 1840. De aceea o vedem desfășurând o acțiune paralelă cu aceea a diplomației Austriei, în scopul de a putea ocoli navigarea prin gurile Dunărei. Cercetările misionarilor comerciali ai companiei aflaseră urma

traseului unui canal maritim dunărean[1]), ce ar fi existat cândva între Cerna-Vodă şi Constanţa. In consideraţia apropierei acestor două puncte de legătură dunăreană şi maritimă, ce nu depăşea 60—70 kilometri, se propuse săparea unui canal. Studiile ce s'au făcut însă în acest sop, n'au dus la nici un rezultat, din cauză că s'au împedicat nu atât de imposibilitatea technică a realizărei intenţiunei, cât de greutăţile politice, dar mai cu seamă ale problemei financiare.

Cu toate acestea, compania n'a părăsit proiectul; căci pe temeiul distanţei apropiate dintre cele două puncte, o vedem încercând să stabilească o legătură pe calea unei transbordări la Cernavodă, unde societatea austriacă de navigaţiune înfiinţă un serviciu de transport teritorial poştal cât şi de mărfuri până la Constanţa, unde se făceà legătura mai departe cu Varna şi Constantinopol, prin mijlocul vapoarelor orientale ale societăţei. Dar această legătură care a funcţionat 4 ani a trebuit să fie părăsită la 1844, ca puţin practicabilă, pentru ca ideea să fie reluată câţi-va ani mai în urmă de englezi, prin proiectarea şi executarea primei linii ferate în sud estul european[2]).

Toate aceste împrejurări, care contrariau politica comercială a companiei austriace pe Dunăre şi Marea Neagră, cu cari se identificaseră interesele monarhiei la gurile Dunărei şi în sud estul european, începură să neliniştească împărăţia habsburgică.

Trebuiau deci găsite mijloace de apărare. Pentru a urmări mai de aproape problema navigaţiunei fluviale şi maritime, vedem înfiinţându-se la Viena Ministerul Navigaţiunei; iar ca semn al interesului ce se manifestà societăţei de navigaţiune pe Dunăre, se înfiinţă comisariatul regal în însuşi sânul consiliului de admi-

1) Vezi în această privinţă şi B. Assan: Canalul Cernavoda-Constanţa, Bucureşti şi Brancovici: Drumul Dunărei, via Cernavoda - Constantza, publicat în rev. „Economia Naţională", 1913.

2) Vezi C. I. Băicoianu: Handels-politische Bestrebungen Englands zur Erschliessung der unteren Donau, München 1913.

nistraţie al societăţei. Pentru o mai mare uşurare în urmărirea obiectivului, linia orientală maritimă se despărţi de cea dunăreană, formând o nouă administraţie, cu sediul în Triest.

Problema navigaţiunei pe Dunăre, ca uua ce conţinea şi pe aceea a expansiunei comerciale şi industriale, devenise, ca şi în tot apusul european, una din preocupările cele mai asidue ale monarhiei. De aceea, în a doua jumătate a secolului al 19-lea, această problemă intră în cadrul marilor probleme ale monarhiei.

* * *

Greutăţile de navigaţiune se accentuau tot mai mult la gurile Dunărei şi paralizau în bună parte întreaga propăşire economică a Principatelor. Libertatea comerţului, decretată de tractatul dela Adrianopol deveni în bună parte iluzorie.

Contimporanii ne spun, că împotmolirile erau foarte adesea ori atât de grave încât nici vasele cele mici ale flotei Ionice englezeşti nu puteau pătrunde la Dunăre şi că de multe ori, chiar acestea trebuiau să facă transbordarea pentru a puteà naviga. Nu se putea ca această stare de lucruri, care atingea grav interesele de producţiune ale Principatelor, cum şi ale emporiilor comerciale dela Dunăre, Galaţi şi Brăila, să nu atragă toată luarea aminte şi a Domnilor ţărilor Româneşti.

Kogălniceanu ne spune, că guvernele principatelor şi în deosebi M. Sturdza s'au ocupat mult de cestiunea „astupărei gurilor Dunărei" şi, că atât acesta cât şi Grigore Ghika, urmaşul său, au mijlocit ca libertatea navigaţiunei Dunărei să fie privită ca un interes european, punându-l sub paza şi garanţia Europei. Tot el relatează, că M. Sturdza îşi datoreşte căderea, curajului de a fi stăruit prea mult, spre a păstrà României libera navigaţiune a „Mamei Dunărea" [1]).

Glasul ţărilor româneşti erà prea slab pe acea vreme,

1) Vezi M. Kogălniceanu: Cestiunea Dunărei, Bucureşti 1883.

ca el să fi putut fi ascultat; iar Europa n'avusese încă prilejiul să-şi examineze interesele sale economice şi comerciale aci la Dunăre, să-şi fixeze hotărârile sale politice, geografice şi comerciale în sud vestul european.

Această problemă eră rezervată însă unui viitor nu prea depărtat.

* * *

O scurtă privire asupra evoluţiei industriale şi comerciale a apusului european ne va pune în măsură a cunoaşte şi înţelege această problemă.

In vreme ce Rusia creiase la gurile Dunărei şi în Marea Neagră o stare de lucruri cu tendinţe să-şi consolideze aspiraţiunile sale de politică orientală, pe continentul european se producea o prefacere profundă în condiţiunile de viaţă economică ale popoarelor şi în deosebi ale ţărilor de cultură mai înaintată.

Intr'adevăr, mulţumită descoperirilor technice şi al unei politici industriale, care favoriză şi încurajă aplicarea lor, ţările apusului european ajunseră la începutul secolului al 19-lea la o mare propăşire industrială.

Anglia în deosebi, de unde până către sfârşitul secolului al 18-lea aveà un comerţ a cărui exportaţiune de cereale prevala pe acela al importaţiunei, luă după această dată o atât de mare dezvoltare industrială, încât agricultura nu mai dădeà în 1811, decât un contingent de 32% din populaţiunea totală a Angliei, pentru ca la 1831 să scadă la 28 2%. Consecinţa imediată a acestei deplasări în constituţia economică a Angliei a fost, că această majoritate de populaţie industrială a căutat să predomine în parlament pentru a preface întreaga legislaţie britanică şi a o armoniză cu marile interese de viaţă ale Angliei. Agricultura Angliei nu mai puteà să satisfacă nevoile propriei populaţiuni care crescuse considerabil. Protecţiunea vamală, asupra produselor agriculturei, justificată odinioară, nu-şi mai găseà explicaţiunea în prima jumătate a secolului al 19-lea. Incepuse chiar să producă o rumoare în marea

majoritate a populaţiei Angliei din cauza scumpetei pe care o provoca tot mai simţitor. Această protecţiune vamală a agriculturei, pe care ştiuse să şi-o asigure o majoritate parlamentară de odinioară a proprietarilor rurali, numai corespundea intereselor marei majorităţi a Angliei, dela începutul veacului al 19 lea. Industriaşii la rândul lor, cari ajunseseră să stăpânească o bună parte a opiniei publice, nu cereau protecţiunea industrială; cereau însă reducerea taxelor asupra cerealelor pentru ca eftenind viaţa să poată efteni şi producţiunea industrială pentru a cucerì astfel şi mai mult piaţa mondială.

Factorii determinanţi ai politicei Angliei, dându-şi seama de evoluţia intereselor economice ale ţărei lor, au ştiut să ajungă fără zdruncinări la o nouă armonizare a intereselor economice englezeşti. Reforma electorală din 1839 a deschis populaţiunei Angliei o reprezentare, potrivită intereselor ei. Cu o energie de fer se urmărì suprimarea vămilor asupra cerealelor şi a materiilor prime. Agitaţiunea lui *Cobden* şi *Bright* conduse la ancheta parlamentară din 1840, privitoare la vămile asupra importului de cereale, care se sfârşì prin triumful concepţiei liber-schimbiste şi prin înlăturarea protecţionismului agrar de odinioară. Graţie şcoalei vamale instituită în urma reformei tarifare a lui *Peel* din 1842-46, vămile asupra cerealelor au fost reduse încetul cu încetul, până când în 1849 n'au mai rămas decât la expresia unei taxe statistice de 1 sh. pe quarter, pecetluindu-se astfel triumful definitiv al industriaşilor şi lucrătorilor contra aristocraţiei rurale. De atunci şi până în zilele noastre, politica comercială a Angliei a rămas credincioasă celui mai clasic liber schimbism. Mai în urmă, cu desvoltarea fenomenală a industriei englezeşti, care hrăneşte majoritatea populaţiunei, a mers de atunci şi preocuparea cârmuitorilor Angliei de a menţine şi dezvoltà debuşeurile existente, cum şi de a căutà altele noi. O politică prevăzătoare de expansiune

colonială şi comercială, deveni preocuparea de căpetenie a Angliei. In acest scop o legiune de experţi comerciali au fost dirijaţi între 1830-1840 în toate colţurile lumei pentru a explora noi debuşeuri şi a aflà noi mijloace pentru întărirea poziţiei intereselor comerciale englezeşti. Aprovizionarea muncitorimei englezeşti cu produse agricole eftine, devenind astfel de un interes palpitant, deosebita atenţiune a exploratorilor comerciali fu îndreptată asupra studiului regiunilor de producţiune agricolă europeană, care ar fi putut servì cauza consumaţiunei englezeşti.

Guvernul Britanic prevăzând o scădere a propriei sale producţiuni agricole, din cauza desfiinţărei protecţiunei agriculturei sale, voia să afle măsura în care consumul englezesc, ar fi putut fi acoperit de producţiunea europeană.

In acest scop au fost explorate cu precădere ţinuturile aflătoare în drumul apelor, ca unele pe care le puteau mai uşor atinge cu mijloacele lor maritime.

Marea Neagră şi ţinuturile aşezate în jurul ei, au fost studiate cu o pasiune remarcabilă în perioada dela 1830 — 1840. Cu acest prilej englezii au aflat aci o stare de lucruri care depăşea aşteptările lor. Pe ţărmul înconjurător al Mărei Negre, dar mai cu seamă în cuprinsul ţinutului dunărean, în Bulgaria, Serbia, Basarabia, Ungaria, Slavonia, cum şi în ţinuturile Principatelor de la gurile Dunărei, Moldova şi Valahia, au aflat regiuni de o capacitate productivă agricolă însemnată cu mari perspective în interesul de expansiune al producţiunei industriei englezeşti. Sunt remarcabile scrierile de pe vremuri ale agenţilor engleji şi în deosebi raportul entuziast şi instructiv al inginerilor *Liddle & Gordon* [1]), care în prevederea dificultăţilor, provenite din stăpînirea politică a Dunărei de către Ruşi, preconizează

1) Vezi *Liddle & Gordon*: Report on the proposed Railway between the Danube ond the Black See. London 1852 şi *Thomas Forester:* The Danube and the Black Sea. London.

o legătură maritimă dunăreană ferată: Constanța-Cernavodă, pentru a asigura Angliei cucerirea economică a acestor ținuturi.

Literatura bogată a exploarărei comerciale a Mărei Negre de către englezi, a avut darul să fixeze încă din al 4-lea deceniu al secolului trecut, politica țărilor apusene și în deosebi a celei englezești și franceze, asupra comerțului Mărei Negre în general și a însemnătăței Dunărei și comerțului ei în special. [1]).

Astfel se preciză conștiința interesului european la gurile Dunărei care deveni plămada din care avea să iasă și să se organizeze o concordanță a intereselor mondiale la Dunăre și Marea Neagră.

Principiul de viață ce conțineà această concordanță a contribuit la renașterea politică și economică a țărilor de aci și a regimului Dunărei și Mărei Negre, ca efect al acestor interese. Și iată cum: Rusia, încurajată de izbânzile ei crescânde contra Turciei, socotise momentul oportun ca să-și cristalizeze și mai mult aspirațiunile sale de politică orientală. Liberarea locurilor sfinte, care formà atunci obiectul discuțiunilor dintre statele catolice și Rusia Ortodoxă fu pretextul pentru ea, care conduse la războiul Crimei din anul 1853.

In realizarea aspirațiunilor sale ce credeà că i-ar puteà oferi acest război, se bizuià pe credința, că Austria și Prusia îi sunt obligate în urma concursului efectiv ce le-a dat pentru năbușirea revoluției politice, ce sguduise în 1848 aceste două țări.

Pe Franța o socoteà slabă, iar pe Anglia nu o credeà dispusă să i se opună. De cât, diplomația rusească uitase să țină socoteală de necesitățile nouei evoluțiuni economice ale unor State ce aveau cuvânt cu greutate în concertul european. Tocmai din această pricină evenimentele hotărâră cu totul alt-fel, luând o întorsătură pe care ea nu o prevăzuse. Intr'adevăr acțiunea ori-

1) Vezi *C. I. Băicoianu*: Handels-politische Bestrebungen Englands zur Erschliessung der unteren Donau. München 1913 și *Charles Gouraud*: Histoire de la Politique Commerciale de la France, Paris 1854.

entală a Rusiei în cursul primei jumătăţi a veacului la 19-lea avusese darul să izbească profund în interesele comerciale şi industriale ale apusului european şi în deosebi ale Franţei şi Angliei.

Prin cucerirea politică a gurilor Dunărei şi a statornicirei aci a unui regim de fapt, ce echivala cu interdicţiunea de navigaţiune şi care le închideà expansiunea în bogatele ţinuturi ale bazinului dunărean, se creease o stare de care se izbeau interese însemnate comerciale şi industriale ale Franţei şi Angliei. Ceva mai mult, tractatul secret de la Unchiar-Skelezi[1]) încheiat cu Turcia în 1838, evidenţiase acestor puteri apusene năzuinţa Rusiei de stăpânire absolută a întregului basin al Mărei Negre. Se stipulase în acest tractat, ca corăbiile de război ruseşti să aibă voie să treacă prin Bosfor şi Mediterană, iar cele ale Franţei, Angliei, ca şi a celorlalte state apusene, să nu poată trece prin Dardanele către Marea Neagră în timp de război.

Prin această îndatorire pe care au impus'o Turcilor, Marea Neagră se transforma într'un adevărat lac rusesc, din care Rusia puteà să reverse în Mediterana ori cât de mare flotă, pe câtă vreme ea era apărată contra intrărei flotelor ţărilor din apus în Marea Neagră, prin obligaţia Turciei de a închide Dardanelele în cazuri eventuale.

Primejdia pe care o înfăţişa pentru interesele economice europene, ce se desemnează de prin a treia decadă a veacului al 19-lea, această stare de lucruri creată de diplomaţia rusească, a determinat începutul unei solidarizări a conştiinţei europene, faţă de aspiraţiunile ruseşti în această parte a sud-estului european. Expediţiunea din 1840 a ţărilor europene aliate, care zădărnici veleităţile de cucerire a sultanatului de către vasalul Mehmet Ali, conduse la tractatul Strâmtorilor, încheiat la Londra în 13 Iulie 1841 [2]). Pe temeiul acestui tractat, care introduce imperiul otoman

---

1) Vezi tractatul secret de la Unchiar-Skelezi, în anexa No. VII.

2) Vezi Tractatul Strâmtorilor dela Londra din 13 Iulie 1841 în anexa VIII.

în dreptul public european, se puse capăt predominărei ruseşti în Marea Neagră.

Acest tractat poate fi socotit ca un avertisment al ţărilor apusene, ce lăsă să se intrevadă antagonizmul de interese al occidentului european faţă de aspiraţiunile ruseşti. Totuşi, diplomaţia rusească a crezut de cuviinţă să deslege singură problema orientală, fără sprijinul sau cel puţin cu avizul statelor, ale căror interese economice se desemnaseră atât de hotărât în raporturile politico-comerciale cu întreg basinul Mărei Negre, cum şi ale ţinuturilor stăpânite sau numai protejate de împărăţia otomană. Imprejurarea aceasta conduse contrar aşteptărilor sale, la o colaborare a Franţei, Angliei şi Italiei alături de Turcia. Această colaborare a făcut ca din înfrângerea Rusiei, după căderea Sebastopolului, să iasă cea mai puternică afirmare a interesului european în stabilirea echilibrului de forţe politice în această parte a Europei, cum şi în rânduirea regimului Mărei Negre şi al Dunărei, corespunzător acestor interese cu caracter mondial.

* * *

IV

Dunărea sub regimul tractatului dela Paris din 1856

Convulsiunea europeană, izbucnită în 1853, îşi găsì sfârşitul în noua orientare a tractatului dela Paris, care prezintă o deosebită importanţă prin chipul armonic de a legà laolaltă chestiuni politice şi economice privind un complex mai mare de state.

Fericita aşezare a Principatelor Române la Dunăre şi gurile ei, a găsit în interesul ce l'a avut acest complex aci, baza existenţei lor ulterioare şi cărora tractatul dela Paris şi convenţiunea care i-a urmat i'a dat putinţă desvoltărei şi a strejuirei marelor interese mondiale ce s'au constatat a fi la gurile Dunărei.

Incă în anul isbucnirei războiului Ruso-Turc din 1853, Anglia, şi alături de dânsa întreg concertul European,

întrunite în conferința dela Viena, s'au grăbit să avizeze Rusia asupra caracterului european al problemelor orientale și să o oprească dela o acțiune războinică, ce puteà aduce în conflict aceste interese. Cu toate acestea Rusia, nu s'a lăsat influențată de acest demers și a împins lucrurile la războiul care o aduse la înfrângere.

Intre timp, bazele negocierilor de pace se așterneau de puterile Europei. La această operă lucrà cu mare asiduitate Austria.

Patru erau punctele esențiale asupra cărora Rusia trebuia să concedeze pentru a se puteà ajunge la pace: 1) *Cedarea celor trei districte ale Basarabiei cu brațul Chilia Principatelor Române*, 2) *Să renunțe la protectoratul creștinilor în Turcia și al Principatelor Românești ce urmau să se reorganizeze, sub garanția puterilor contractante.* 3) *Decretarea libertăței navigațiunei pe Dunăre.* 4) *Neutralizarea Mărei Negre și confirmarea unui regim de libertate a acestei mări.*

Nota ce conținea aceste puncte, deși prezentată în Decembrie 1853, nu-și produse efectul decât mai târziu, când evenimentele fură de așà fel, ca Rusia să dorească pace.

Această dorință se manifestă în conferința dela 15 Martie 1855 dela Viena, întrunită pentru a pune capăt ostilităților și a deschide porțile tractatului din Paris, ce urmà să statornicească regimul de drept public al celor patru puncte, care prin mijlocirea Austriei obținuse deja acceptarea Rusiei [1]).

1) Sunt interesante cuvintele rostite de Contele *Buol-Schauenstein*, delegatul Austriei la deschiderea conferinței. Extragem aci partea din cuvântare, referitoare la Dunăre: „Bazele păcii, care au fost socotite absolut indispensabile pentru a garantà viitorul și pentru a pune capăt unei situațiuni care a pus Rusia în ostilitate cu cea mai mare parte a Europei au fost desemnate... Aceste baze au fost comunicate prealabil ambasadorului rus.

El a luat note de ele și a declarat că este autorizat să adere la toate principiile propuse și că este gata să le accepte ca punct de plecare al

Dunărea intrà astfel în cadrul dreptului public, afirmându-se precis caracterul european al problemei Dunărei şi al Mărei Negre. Cu prilejul tractatului ce s'a încheiat la 13 Martie 1856, la Paris, s'a sigilat acest caracter în formule de drept public internaţional, sub imperiul cărora marele interese europene dela Dunăre şi Marea Neagră s'au putut desvolta cu mai multă siguranţă ca până atunci.

* * *

Mai înainte de a intrà în expunerea noului regim al Mărei Negre şi în deosebi al Dunărei, pe care l'a consfiinţit tractatul dela Paris, e locul de a intrà puţin în analitica discuţiilor preliminare, ce au avut loc în cestiunea Dunărei, întrucât cunoaşterea lor chiar sumară şi a obiectivului lor ne va dà cheia întregului proces ulterior al acestei cestiuni.

Congresul dela Viena, întrunit pentru preliminărele păcii, în şedinţa din 21 Martie a luat în studiu această chestiune pe baza propunerilor-proect ale delegatului austro-ungar, Baronul de Prokesh.

Ideile diplomaţiei Austro-Ungare pentru statornicirea regimului de navigaţiune pe Dunăre, se pot rezumà în următoarele: Austro-Ungaria cerea împărţirea Dunărei în două cursuri, unul al Dunărei de jos, începând dela hotarul româno-unguresc, dela Orşova la Marea Neagră, şi altul al Dunărei de sus, începând dela Orşova la Ulm, pe Dunărea germană. Pentru cursul Dunărei de sus, adică acela ce străbătea ţinutul Austro-Ungar, cerea excluderea oricărui amestec, pretextând că pe Dunărea de sus nu s'a ivit niciodată vre'un conflict între părţile interesate. In schimb, cerea să se admită controlul şi supravegherea Europei, constituită în sindicat european,

negocierilor. In consecinţă *a*) libertatea navigaţiunei pe Dunăre va fi cu totul asigurată prin mijloace eficace şi sub controlul unei autorităţi sindicale permanente.

b) Marea neagră va fi neutralizată".

pe tot cursul Dunărei de još, până la vărsarea în mare.

Dar o privire în adâncul protocoalelor congresului ne descoperă ceva mai mult. Se convenise intronarea a două comisiuni, una a Dunărei de jos, având sarcina expresă a grijei gurilor Dunărei şi alta, a riveranilor, privind navigaţiunea pe întreaga Dunăre. Austro-Ungaria, fără a combate ideia comisiunei riverane, caută să-i circumscrie acţiunea, după cum reese din cuvintele contelui de Buol, cuprinse în al 8-lea protocol al congresului, tot numai la Dunărea de jos. Scopul erà evident. Oco'ea amestecul riveranilor pe Dunărea de sus, considerându-l drept o atingere a suveranităţei sale; îl dorea în schimb şi-l căuta cu tot dinadinsul şi sub toate formele pe Dunărea de jos. Dar puterile europene sezisând subtilitatea diplomaţiei Austro-Ungare, ce tindea să sustragă Dunărea austriacă şi germană regimului proclamat de actul din Viena, au pus toată influenţă lor în joc, pentru a salva principiul libertăţei de navigaţiune şi a-l pune în concordanţă cu interesele coriveranilor săi.

Contele *Walevski*, reprezentantul Franţei explică, ca congresul este sezisat de o *chestiune generală, interesând navigaţiunea Dunărei întregi;* că astfel a fost pusă chestiunea în documentul ce a servit de bază negocierilor şi că prin urmare «*nu poate fi vorba de excluderea vreunei porţiuni a Dunărei de la tratamentul general*» [1]), iar lordul *Clarendon*, delegatul Angliei, bazânduse pe ideile exprimate de delegatul Franţei observă, că nu poate să admită înfăţişarea punctului de vedere Austro-Ungar, de oarece Austria ar putea să obţină o preponderenţă „*care i-ar da avantajii exclusive*" şi congresul n'ar putea în nici un chip să consacre un atare rezultat. Numai în urma acestei declaraţiuni, Contele

1) Protocolul 5 din 6 Martie 1856 în op. citat: „Cestiunea Dunărei".

M. le premier Plenipotentiaire de la France, répond que le Congrès est saisi d'une question générale intéresant la navigation du fleuve, qu'elle a été posée ainsi dans le document qui sert...

de Buol-Schauenstein a anunţat aderarea sa la aplicaţiunea principiului liberei navigaţiuni pe intreg cursul Dunărei, corespunzător principiilor congresului dela Viena din 1815, cu condiţia însă ca această măsură să nu prejudicieze invoelile anterioare, privitoare la privilegiile ce au fost acordate până la 1831, primei societăţi austriace de navigaţie cu vapoare pe Dunăre. Pe temeiul acestei înţelegeri se procedă la redacţiunea definitivă a tractatului dela Paris, în părţile lui privind Dunărea.

Am ţinut să pun în lumină această veleitate, ce a precedat opera dela 1856, pentru că o vom mai vedea reînviind adeseaori de la 1856, dar isbindu-se în urmă, ca şi atunci, de rezistenţa Franţei şi a Angliei.

Din aceste explicaţiuni reese clar, că pe când celelalte puteri vizau statornicirea unui sincer regim de libertate a navigaţiei pe întreaga Dunăre, Austro-Ungaria urmărea încă dela primele negocieri, să-şi însuşească un regim egoist, ce cadră în tot cazul puţin cu noile idei ale operei ce avea să ia fiinţă, din lupta pentru libertatea comerţului şi navigaţiunei mondiale.

Din această luptă de interese a eşit articolul 15 al tractatului dela Paris, care înscrie aplicarea principiului liberei navigaţiuni, conform congresului de la Viena din 1815, pe întreaga Dunăre şi a gurilor sale, declarând că navigaţiunea pe Dunăre, face parte dela această dată din dreptul public al Europei, care o ea sub garanţia sa [1] [2]. Sistemul adoptat pentru garanţia liberei

1) Iată într'adevăr, cum glăsueşte acest articol: „Actul congresului din Viena, stabilind principiile destinate de a regula navigaţiunea fluviilor, care separă sau străbat mai multe state, puterile contractante ale congresului din 1856 stipulează între ele că, pe viitor aceste principii vor fi de asemenea aplicate Dunărei şi a gurilor sale. Ele declară, că această dispoziţie face deacum înainte parte din dreptul public al Europei şi o ea sub garanţia lor. Navigaţiunei Dunărei nu i se va putea pune nici o pedică şi nu va putea fi supusă nici unei plăţi de taxe cari nu vor fi expres prevăzute în stipulaţiunile cuprinse în articolele următoare".

2) Vezi articolele tratatului dela Paris privind Dunărea şi Marea Neagră în anexa No. X şi XI.

navigațiuni pe Dunăre, de către tractatul dela Paris este următorul:

1. Se creează o comisiune Europeană provizorie, compusă din reprezentanții tutulor puterilor semnatare ale tractatului, având misiunea să execute lucrările necesare de despotmolire a gurilor Dunărei dela Isaccea până la vârsarea lor în mare, pentru a le pune în cele mai bune condițiuni posibile de navigabilitate.

2. Pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrări, comisiunea este autorizată să voteze cu majoritate de voturi taxele ce vor trebui percepute pavilionului tuturor națiunilor pentru strângerea fondurilor necesare.

3. Se instituie o comisiune riverană permanentă, compusă din riveranii tutulor statelor, Würtembergul, Bavaria, Austro-Ungaria, Sublima Poartă și comisarii Principatelor Românești, Moldova și Valachia și al Serbiei, cu dreptul de a elabora: Regulamentele de navigațiune și poliție fluvială, sub rezerva aprobărei ulterioare de către comisiunea europeană; de a face să dispară piedicile de orice natură ar fi ele, care se opun la îndeplinirea dispozițiilor congresului dela Viena din 1815; de a ordona și de a executa lucrările necesare pe tot parcursul Dunărei și de a veghea, după disoluțiunea comisiunei europene, la navigabilitatea gurilor Dunărei și a părților învecinate, cum și de a exercita toate puterile cu care această comisie va fi învestită până la acea dată. Ambele comisiuni aveau să-și termine lucrările în termen de doi ani, după care întrunindu-se în conferință, pentru a lua act de lucrările lor, aveau să pronunțe disoluția comisiunei europene, urmând ca comisiunea riverană să continue opera comisiunei europene, bucurându-se de aceleași puteri cu care va fi fost învestită comisiunea europeană până la acea dată. Pentru asigurarea execuțiunii reglementelor de comun acord, după principiile enunțate de tractat, statele semnatare obțineau dreptul să staționeze câte 2 bastimente ușoare la gurile Dunărei.

Cu chipul acesta, după ce a proclamat libertatea de navigaţiune pe întreaga Dunăre, după ce pune acest mare principiu sub paza şi garanţia dreptului public, tractatul de la Paris acordă puterilor europene garante şi dreptul întreţinerei unei forţe limitate la două vase la gurile Dunărei.

Opera de progres, civilizaţie şi de înaltă prevedere politică a tractatului de la Paris, nu numai că a reînviat principiile binefăcătoare ale congresului de la Viena din 1815, dar le-a depăşit chiar cu mult în ordinea liberalităţei. Ea nu cunoaşte nici o restricţiune în ce priveşte navigaţiunea pe Dunăre. O acordă nu numai mărfurilor, ci şi pavilioanelor tuturora şi nu numai riveranilor. Aşa dar, pune interesele neriveranilor alături de ale riveranilor şi prin aceasta proclamă sus şi tare principiul înfrăţirii popoarelor pe fluviile internaţionale, ridicându-se la o înălţime de vederi la care nu s'a putut ridicà opera din 1815.

Un fapt de o capitală importanţă pe care l statornicea tractatul de la Paris şi care nu poate fi trecut cu vederea, este îndepărtarea Rusiei de la gurile Dunărei, prin *retrocedarea a trei districte din Basarabia Principatelor-Române.* Rusia, încetà dar de a mai fi riverană dela această dată şi Europa puteà procedà la statornicirea regimului european dunărean, fără să se mai preocupe de vre'un amestec politic al Rusiei la gurile Dunărei.

In avântul însă cu care urmăreà principiul libertăţei, opera din 1856 uită o măsură de prevedere. Această uitare se afirmă îndată printr'o slăbiciune plină de urmări.

Ea constă în aceea, că durata comisiunei europene, care întrupează interesul apusului la gurile Dunărei a fost prea scurt măsurată. Efectul acestei greşeli a fost, că la fiecare prelungire de termen unele puteri, când Austria, când Rusia, nu o concedau de cât în schimbul unor anumite concesiuni, cari, după cum vom vedeà, au trebuit să fie făcute pe socoteala principiilor congre-

sului dela Viena din 1815 şi a tractatului dela Paris din 1856, precum şi a micelor state riverane. Reprezentanţii semnatari ai tractatului şi în deosebi Anglia şi-au dat seamă de această slăbiciune. De aceea cu primul prilegiu ce s'a ivit, în 1858, când expirà durata de doi ani de funcţionare a comisiunei dunărene şi urmând a fi prelungită, au şi cerut, ca durata comisiunei să fie prelungită până la terminarea complectă a lucrărilor enunţate de art. 16 al tractatului de la Paris „cari n'ar putea fi terminate în alţi doi ani de prelungire". Austria însă, care clădise pe această slăbiciune aspiraţiile sale ascunse, se opune din răsputeri, cum a făcut de câte ori a fost vorba de a se consolidà existenţa comisiunei europene.

V

Infiinţarea comisiunei europene a Dunărei şi problema comisiunei riverane

Două instituţiuni urmau să fie chemate la viaţă de tractatul dela Paris pentru a asigura şi apăra interesele liberei navigaţiuni pe Dunăre:

Una temporară, aceia a *comisiunei europene* la gurile Dunărei, cu o durată de 2 ani, şi alta, o *comisiune riverană,* care după prevederile art. 17 al tractatului dela Paris trebuià să fie permanentă.

Comisiunea europeană, a luat fiinţă stabilindu-şi sediul la Galaţi, odată cu ţinerea primei şedinţe de constituire, în ziua de 4 Noembrie 1856.

După 2 ani de existenţă, puterile semnatare, întrunindu-se pentru a lua cunoştiinţă de actele de organizare a comisiunei riverane, care trebuià să continue opera comisiunei europene ce urma a fi desfiinţată, constată, cum vom vedeà, că organizarea acestei comisiuni de riverani nu concorda cu principiile de libertate puse de tractatul dela 1856 şi de congresul dela Viena din 1815.

Din această cauză hotărâră prelungirea existenţei comiunei europene până la 1866, prorogare ce a avut succe-

siv loc mai întâi până la 1871, 1883 şi apoi până la 1904, pentru a fi apoi reînoită din 3 în 3 ani, cu clauza denunţărei cu un an înainte de expirarea termenului.

Efectele bine cuvântate ale acestei instituiri internaţionale, născută în împrejurări când România n'avea încă putinţa să-şi afirme interesele sale, le vom vedeà în expunerea ce vom face mai departe, când vom studià întreaga chestiune a însemnătăţii acestei creaţiuni, în raport cu propăşirea economică actuală a României, cum şi în legătura cu interesele economice comerciale internaţionale la gurile Dunărei.

* * *

Aducerea la îndeplinire a prevederilor art. 17 al tractatului dela Paris întruni la Viena ţările riverane Austro-Ungaria, Bavaria, Würtenbergul, Imperiul Otoman, Principatele româneşti Muntenia şi Moldova şi Serbia, prin invitaţiunea Austro-Ungariei.'

Era vorba să se procedeze la stabilirea regulamentului de navigaţiune şi de poliţie fluvială ce urmà să se aplice pe Dunăre. In Noembrie 1857 lucrarea a fost terminată şi chiar semnată de reprezentanţii ţărmureni[1]; prezentată însă marilor puteri, semnatare ale tractatului din Paris, spre confirmare şi recunoaştere, pentru a i se puteà trece lucrările comisiunei europene, al cărui provisorat urma să inceteze, opera riveranilor, elaborată după indicaţiunile Austro-Ungariei, n'a putut obţine aprobarea semnatarilor tractatului dela Paris, ca una ce se dovedeà a fi în contrazicere cu interesele europene pe Dunăre şi la gurile ei.

1) Este interesant de aflat, că deşi Principatele Dunărene participaseră pe temeiul legal al dispoziţiunii art. 17 al tractatului dela Paris la lucrările acestei comisiuni luând parte efectivă la toate deliberările, diplomaţia Austro-Ungară, după ce se folosise de concedarea Principatelor la aproape întreg felul propus de dânsa pentru elaborarea acestui act, a socotit de cuviinţă să conteste Principatelor dreptul de a semnà actul public, definitiv redactat, fapt care a ridicat se înţelege protestările guvernelor respective, bazate pe drepturile Principatelor ce isvorau din însuşi cuprinsul art. 17.

Cercetarea discuţiunilor referitoare în cauză, ce au avut loc cu acest prilej, pune într'o lumină lămurită intenţiunile unora şi motivele rezistenţei altora dintre state. Se impune această cercetare cu atât mai mult cu cât ea va fi de natură să explice, prin divergenţa de interese ce vom constata, marele interes la Dunăre.

In sânul comisiunei riveranilor a făcut obiectul unor discuţiuni destul de furtunoase cestiunea principială a libertăţei navigaţiunei pe Dunăre. Tractatul dela Paris reuşise după discuţiuni anevoiase să dea o formulă cu mult mai clară şi precisă în această privinţă, decât aceia a art. 109 din tractatul dela Viena din 1815. Intr'adevăr, fără a face vre-o rezervă, tractatul dela Paris, glăsuià că :

„Pavilioanele tuturor naţiunilor vor fi tratate pe Dunăre, sub toate raporturile, pe un picior de egalitate". Cu toată această formulă ce eşise din asentimentul tuturor semnatarilor tractatului dela Paris şi prin urmare şi al Austriei, diplomaţia ei a ţinut să înscrie în actul de navigaţiune din 1857, două articole şi anume articolele 5 şi 7 al căror conţinut a motivat opoziţia celorlalte state semnatare ale tractatului dela Paris. Primul conţinea că : *„Exerciţiul navigaţiunei din plină mare în porturile dunărene şi din fiecare din aceste porturi dunărene la mare, este liber pentru bastimentele tuturor naţiunilor"* iar art. 7 că : *„Exerciţiul navigaţiunei fluviale propriu zise între porturile Dunărei, fără să intre în plină mare, este rezervat bastimentelor ţărilor riverane ale acestui fluviu"*.

In ce constà incălcarea constatată de celelalte puteri interesate la regimul de libertate a Dunărei ? Ea constà în aceia, că Austro-Ungaria introduceà în actul de navigaţiune din 1857 o distincţie între navigaţiunea inferioară a fluviului dela un port la altul, pe care voià să o ţie monopolizată riveranilor, şi între navigaţiunea exterioară, adică aceia din plină mare la porturile dunărene a ţărilor ce nu erau aşezate pe Dunăre, cărora

voià să le interzică navigaţiunea pe Dunăre. Cum dintre riverani, Autro-Ungaria erà singură pe atunci organizată să facă acest trafic pe Dunăre, intenţiunea ce o urmărea erà vădită. Ea nu urmăreà nici mai mult nici mai puţin decât monopolizarea navigaţiunei şi a comerţului dunărean. Micile state riverane au căutat să modereze tendinţele restrictive ale Austriei. [2]) De altfel, chiar Austro-Ungaria nu judecà problema în toate circumstanţele la fel, ca în regimul ce se străduià să inaugureze la Dunăre. Aşa, cu prilejiul discuţiunilor privitoare la statornicirea liberei navigaţiuni pe fluviul Pô în 1848, la care a luat o parte atât de activă, Austria a revendicat decretarea libertăţei celei mai absolute, fără vre-o restricţiune în favoarea navigaţiunei interioare. Aci însă pe Dunăre, pentru că urmărea interese economice şi politice egoiste, le judecà cu altă măsură decât aceea ce izvorea din salvgardarea marilor principii de libertate ce erau reclamate de interesul european la Dunăre. De aceia, când puterile s'au reunit în 1858 la Paris, în vederea organizărei Principatelor româneşti, s'au luat în studiu şi lucrările comisiunei riverane patronate de Austria.

Anglia prin delegatul său, Lord *Cowley*, a protestat cu toată tăria contra concepţiei antiliberale a acestei opere ce trebuia să statornicească regimul de navigaţiune pe Dunăre.

Franţa, Prusia, Rusia şi Italia constatând supremaţia de drept şi de fapt a cărei întronare Austria şi-o propusese prin actul de navigaţiune al riveranilor din 1857, raliându-se în totul observaţiunilor Lordului Cowley, au respins propunerea Austriei de a se disolva comi-

2) Delegatul Moldovei şi acela al Bavariei au propus un amendament în senzul de a se permite bastimentelor ce vin din mare pe Dunăre în sus, să încarce mărfuri şi pasageri ce ar găsi accidental în cale cu destinaţia porturilor ce ar parcurge în drumul lor. Austria a împiedicat însă această propunere cu tendinţa de o mai mare libertate tocmai pentru că prezenta dezavantagiul de a se izbi cu monopolul său ce urmărea ea în exercitarea traficului pe întreaga Dunăre.

siunea europeană, pentru a o înlocui cu cea permanentă, care de altfel prin neacceptarea lucrărei comisiunei riverane nici nu puteà luà ființă. In prevederea mai departe a antagonismului dintre interesul european şi cel austriac şi pentru a pune oarecum capăt în viitor veleităţii acestuia de a scoate concertul european din sfera intereselor dunărene, s'a propus 'în sânul conferinței dela Paris, ca comisiunea europeană să fie prelungită odată pentru totdeauna, până la definitiva terminare a lucrărilor dela gurile Dunărei. Decât Austria, care urmărea întronarea unei comisiuni riverane pe care ea să o domine, întemeindu-se pe art. 16 al tractatului din Paris, care prevedea disolvarea comisiunei europene dunărene, se opuse cu toată puterea acestei propuneri, din care pricină existența comisiunei se prelungì din an în an până la 1865.

Cu ocaziunea reunirei la Paris a reprezentanților puterilor, chemați de riverani spre a hotărî asupra lucrărilor comisiunei lor, cercetându-se din nou situațiunea, s'a constatat că Austria fugea de obligațiunea liberei navigațiuni pe Dunărea de sus pe motivul, că i s'ar atinge suveranitatea. Puterile europene la rândul lor nu înțelegeau să admită preponderența politică şi economică a Austriei pe Dunăre, cu prețul sfidărei principiului absolutei libertăți a navigațiunei, cum era prevăzut categoric în tractatul dela Paris. Ințelegând bine dificultățile ce rezidă la baza felului său de a vedea în cestiunea comisiunei riverane şi a regulamentului său dunărean, Austria a renunțat să mai reînvieze cestiunea sancțiunei actului de navigațiune din 1857 şi a comisiunei riverane, rezervând-o unor împrejurări mai proprii aspirațiunilor sale. Imprejurarea aceasta a şi făcut să concedeze în anul 1865, alături de celelalte state europene întrunite la Paris, la prelungirea existenței comisiunei europene pe 5 ani, până la 1871. Conştiința europeană a veghiat însă şi mai departe, căutând să se afirme, căci şi unele evenimente ulterioare îi s'au pus în cale.

VI

Constelaţia politică europeană după războiul Franco-German din 1870

Rusia denunţă neutralizarea Mărei Negre. — Conferinţa dela Londra din 1871. — Prelungirea termenului de existenţă a Comisiunei Europene.

Războiul franco-german, ce căzù în preziua expirărei termenului de reînoire a duratei Comisiunei Europene dela gurile Dunărei, a avut o repercutare şi asupra unor aşezări statornicite de tractatul dela Paris, cu deosebire privind Marea Neagră şi prin aceasta să influenţeze întrucâtva şi problema dunăreană. Profitând de slăbiciunea Franţei şi de atitudinea amicală a Germaniei, obligată Rusiei pentru neutralitatea binevoitoare ce îi manifestase în tot timpul războiului, Rusia găsì prilejul să denunţe neutralizarea Mărei Negre.

Principele Gorciacof, cancelarul Rusiei, prin neaşteptata sa notă din Octombrie 1870 [1]) face cunoscut marilor puteri, că Rusia nu se mai consideră obligată de stipulaţiunile cuprinse în articolele 11—14 ale tractatului dela Paris, care limitau drepturile ei suverane în Marea Neagră.

Printre motivele pe care le invoacă cancelarul rus pentru a explica atitudinea Rusiei, era şi acea că însăşi puterile semnatare ale tractatului dela Paris ar fi lăsat să se săvârşească între timp, *„o serie de revoluţiuni contrarii spiritului acestui tratat, printre care unirea principatelor Moldo-Valachia şi chemarea unui principe străin, la guvernământul lor“* [2]).

1) Vezi *Sergiu Goriainov*: Le Bosphore et les Dardanelles. Paris.

2) Pe temeiul acestor motive M. S. Împăratul Rusiei declară:

a) că nu se mai consideră legat, prin obligaţiunile tractatului din 1856 ca unele ce îi restrângeau drepturile sale de suveran, în Marea Neagră;

b) că denunţase Sultanului, convenţiunea anexă a acestui tractat, prin care se limita numărul şi dimensiunile bastimentelor ce convenise a ţine în această mare;

Contrariu atitudinei de complice gratitudine a cancelarului german—Bismarck—care înţelegea să plătească neamestecul Rusiei în conflictul franco-german prin acceptarea modului ei de a vedea şi lucra, Anglia a ţinut să se ridice cu cea mai energică hotărâre contra procedărei ruseşti.

Ea nu înţelegea ca o chestiune de interes general European şi mondial atât de mare, ce fusese rezolvată spre folosul tutulor pe calea consultaţiunei concertului european, să iasă din cadrul obligaţiunei de a fi mai departe rezolvată tot în acest fel, al unei consultaţiuni a marilor Puteri.

Anglia înţelegea, că nici o Putere nu se poate deslega de angajamente luate printr'un tratat, nici nu poate modifica stipulaţiunile, fără consimţimântul celorl'alte Puteri contractante şi numai prin mijlocul unei comune înţelegeri.

Datorită energicei intervenţiuni a politicei engleze, Rusia a trebuit să dea agrementul său pentru convocarea unei conferinţe europene. Profitând de împrejurarea, că la 1871 trebuia să se întrunească Puterile europene semnatare ale tractatului dela Paris, pentru a hotărî prelungirea Comisiunei europene a gurilor Dunărei, s'a convenit ca ambele aceste cestiuni, a comisiunei europene dunărene şi a Mărei Negre să se examineze şi rezolve într'o conferinţă ce s'a fixat a se ţine la Londra.

Rezultatul acestei conferinţe se cunoaşte.

In ce priveşte Marea Neagră, Rusia obţinu dreptul să-şi sporească după plac flota de răsboiu [1]). Europa a rezervat însă, ca şi la 1856, Turciei dreptul de a deschide

---

c) că informa în mod loial despre aceasta pe toate marile puteri semnatare ale tractatutui, întrucât sus citata notă făcea parte integrantă dintr'nsul;

d) că lasă Sultanului cea mai deplină libertate într'această privinţă; întrucât, pe de altă parte înţelegea — să uzeze de aceiaşi libertate deplină şi în ce'l priveşte.

1) Până aci numărul vaselor sale de răsboi era limitat.

şi închide strâmtorile. Cu chipul acesta libera comunicaţie a Rusiei cu Marea Mediterană a fost îngrădită.

In ce priveşte Dunărea, se statornici menţinerea Comisiunei Europene a gurilor Dunărei în composiţia existentă.

Procedarea Rusiei n'a lipsit însă să atragă toată luarea aminte a puterilor europene.

Anglia, în deosebi, văzând în împrejurările nou create la gurile Dunării de denunţarea neutralizării Mărei Negre din partea Rusiei, zorii unor vremuri nebuloase, propune prin delegatul său Lord *Granville* să se asigure Comisiunii o existenţă nelimitată, tocmai pentru a se consolidà interesul european la gurile Dunărei.

Pe acesta îl vedea ea singurul în măsură să împiedice orice schimbări teritoriale şi orice năzuinţă din partea oricui, de-a împiedica liberul curs al navigaţiunei pe Dunăre. Austria, la rândul ei se gândì să nu iasă cu mâinile goale din târguirea prelungirei Comisiunei europene. Astfel, în urma intervenirei factorilor ungureşti, ea revendică, în schimbul adesiunei sale, mâna liberă în efectuarea lucrărilor dela Porţile de fer. Propunerea Angliei s'a isbit însă de rezistenţa Rusiei, ceea ce a condus la formularea art. 4 al statutului Conferinţei dela Londra, prin care durata Comisiunei se fixează la 12 ani, adică până la 1883. Deşi veleitatea Austro-Ungară de a obţine ea mandatul exclusiv al lucrărilor dela Porţile de Fer, n'a reuşit, căci prin art. 6 el este încredinţat riveranilor, cărora contrar art. 15 din tratatul dela Paris li se da şi dreptul de a percepe taxe asupra vaselor, pentru a se acoperì cheltuelile ce ar comporta aceste lucrări, totuşi, Austria dete tot sprijinul său pentru consolidarea Comisiunii Europene.

Şi tocmai temerea ce i-o inspirà pentru viitor denunţarea neutralizării Mării Negre de Rusia, făcù ca Austria singură să propună art. 7 al conferinţei dela Londra,

prin care se neutraliza întreaga operă şi personalul Comisiunii Europene dunărene [1]).

Din cauză că nici în 1866 reprezentanţii Puterilor nu fuseseră de acord asupra regimului de navigaţiune pe Dunărea de sus şi de jos, elaborat de comisiunea riverană din 1856, acesta rămăsese acelaş ca înainte de 1856, adică supus regulamentelor locale alcătuite de Austria, Bavaria şi Würtemberg.

Numai la gurile Dunărei, până la Isaccea, se consolidase tot mai mult un regim european, pe care înţelegerea Puterilor îl prelungise până la 1871. Aceasta este situaţiunea pe care o găsì conferinţa dela Londra şi care a fost consolidată mai departe până la 1883.

VII

Dunărea şi războiul Ruso-Româno-Turc.—Congresul dela Berlin din 1878

Cestiunea Dunărei şi a navigaţiei a intrat în urma războiului ruso-româno-turc din 1877 într'o nouă fază

Denunţarea neutralizărei Mărei Negre din partea Rusiei în 1871 lăsà să se vadă lămurit, că diplomaţia ei urmăreşte să răstoarne starea de lucruri, ce fusese creiată de Europa prin tractatul dela Paris, pentru garantarea intereselor europene în Marea Neagră şi la Dunăre. România la rândul ei, solicitată să încuviinţeze trecerea trupelor ruseşti prin teritoriul ei şi să sprijinească acţiunea militară a Rusiei, grav ameninţată, îşi condiţionase deasemenea absoluta integritate a teritoriului.

1) Art. 7. Tous les ouvrages et établisements de toute nature créés, par la Commission Européenne en execution du Traité de Paris de 1856 ou du présent Traité, continueront a jouir de la même neutralité, qui les a protegés jusqu'ici, et qui sera egalement respectée à l'avenir dans toutes les immunité qui en dérivent, s'étendra à tout le personnel administrativ et technique de la commission. Il est cependant bien entendu que l s dispositions de cet article n'affecteront en rien le droit de la Sublime Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube, en sa qualité de Puissance territoriale.

Cu tot legământul luat de Ţarul Alexandru II-lea, congresul dela Berlin, care a pecetluit pacea, hotărî altfel. Basarabia a fost retrocedată Rusiei, iar Dobrogea cu gurile Dunărei intrară sub stăpânirea României. Cu chipul acesta Rusia, redevenind stăpână la Dunăre, intră în rândul riveranilor dunăreni, iar România devine stăpâna gurilor Dunării, până la Mare[1]).

Anglia, consecventă politicei ei de întărire a interesului apusean european la Dunăre, pe care nu voia să-l vadă slăbit prin noua stăpânire rusescă, se opuse din răsputeri acestei hotărâri. Sforţările ei stăruitoare în această privinţă au trebuit să cedeze la urmă faţă de dezinteresarea ce o manifestă politica imperiului german, al cărui cuvânt devenise hotărâtor. Schimbarea de front a politicei externe germane a contribuit mult, fără îndoială, să slăbească tenacitatea diplomaţiei engleze. Ea se explică prin împrejurările politice petrecute puţin înainte. Bismark ţinea Germania obligată Rusiei pentru laurii ce i-a cules în războiul franco-german, prin ţinuta ei de binevoitoare neutralitate.

Aveà acum ocazia să plătească poliţa trasă de Rusia, pe care socoteà să şi-o facă favorabilă şi pe viitor. De aceea îl vedem în congresul dela Berlin în luptă cu Anglia, care căută să menţină neştirbită clădirea politică şi economică la gurile Dunărei dela 1856, exprimându-se, că împărtăşeşte vederile Angliei în ce priveşte libertatea de navigaţiune pe Dunăre, dar că nu vede *conexitate între libertatea Dunării şi retrocesiunea Basarabiei*[2]).

1) Iată cum glăsueşte articolul 45 al tractatului de Berlin :

„La principauté de Roumanie rétrocède à S. M. l'Empereur de Russie la portion du territoire de la Basarabie détachée de la Russie à la suite du traité de Paris de 1856, limitée à l'ouest par le thalweg du Pruth, au midi par le thalweg du bras de Kilia et l'embouchure du Stary Stamboul.

2) Vezi Extrasul Protocolului 9 din 29 Iunie 1878 în opul citat „Cestiunea Dunărei".

„Lord *Beaconsfield* a vu avec le plus vif regret les stipulations de l'article 19 du traité de San Stefano relatives à la Bessarabie.

Problema Dunărei îi fu o ocazie bine venită ca în fapt să răsplătească serviciul Rusiei. Şi îi venea cu atât mai uşor lui Bismark să facă din Dunăre un obiect al manifestării gratitudinei sale, cu cât în convingerile lui şi ale politicei pe care îndrumase Germania, «Dunărea nu reprezinta o arteră însemnată pentru comerţul german în orient».

Numai această atmosferă de dezinteresare, manifestată de Germania, a putut slăbi opera de interes european, făcută la 1856 la gurile Dunării. Urmările acestei politici de dezinteresare a Germaniei, apar astăzi în toată puterea lor. Şi ca o ironie a soartei, ea a fost cea dintâi care a avut să încerce efectele opunerei sale la consolidarea interesului european la gurile Dunărei, pe-

---

L'Europe avait crée l'état de choses en 1856 quant à la Bessarabie „pour mieux assurer la liberté de la navigation du Danube. ." Aujourd'hui cependant le gouvernement russe se propose de retenir les territoires restitués (Bassarabia) sans remplir les conditions sous lesquelles ils étaient restitués.

Le premier plénipotentiaire de l'Angleterre a appellé sur une situation aussi grave toute la solicitude de la Haute Assemblée. Lord Beaconsfield déplore cette ingérence dans le traité de Paris et proteste contre elle sans avoir même à se préoccuper de savoir si l'échange dont il s'agit est ou non sanctionné par le possesseur actuel. (România, care cum se ştie, a refuzat să sancţioneze această politică). Les autres signataires du traité de Paris ayant décliné toute intervention dans cette affaire, le premier plénipotentiaire de la Grande Bretagne ne saurait conseiller au gouvernement de la Reine d'employer la force pour maintenir les stipulations de ce traité, mais il proteste contre ce changement et attend les explications que ses collègues de Russie seront en mesure de donner sur les engagements que leur Souverain entendrait prendre pour la sauvegarde de la liberté du Danube.....

Le prince *de Bismark* déclare que, quant à la necessité d'assurer la libre navigation sur le Danube, il partage complètement les idées de M. e premier représentant de l'Angleterre, mais il ne voit point de connexité *entre la liberté du Danube et la retrocédation de la Bessarabie.* Il s'associe, pour ce qui est de la Bessarabie à l'opinion des plénipotentiaires russes.... ."

care alții, la o epocă când ea erà în prefacere, l'au clădit cu atâta greutate [1]).

* * *

Dar să intrăm puțin în cutele discuțiunilor protocolare, din care s'a născut opera congresului dela Berlin, privitoare la Dunăre, ca să urmărim curentele ce s'au manifestat cu acest prilej și să constatăm veleitățile exprimate în ce privește navigațiunea pe Dunăre.

Rusiei i se plătise prin retrocedarea Basarabiei, readucând-o astfel la Dunăre. Austriei, care înlesneà atitudinea dezinteresată a Germaniei, i se dete însărcinarea să elaboreze formula privitoare la stabilirea viitorului regim de navigație pe Dunăre [2]).

Momentul erà bine venit pentru a încercà realizarea dorinților ei, a căror formulare se și produse. Care erau aceste dorințe ale Austro-Ungariei?

1. Neutralizarea Dunărei de jos până le Porțile de Fier. Cu alte cuvinte, excluderea ori cărui amestec în apele Dunărei de sus, fapt care implică desființarea hotărârilor tratatului dela Paris.

---

1) Generația tânără germană pare a'și da seama astăzi, deși prea târziu, date fiind împrejurările de față, de îndrumarea greșită în care a persistat Germania dela 1878 în cestiunea Dunărei, când profesorul Iannash în lucrarea sa recentă: „Zur Weltwirtschaft hinauf“ dând strigătul de alarmă asupra pericolului interesului Europei la Dunăre se exprimă că „Rusia trebue împinsă departe, departe de Dunăre!“.

Desigur, un mare adevăr conține exclamația disperată a Domnului Iannasch. România, conștientă de încălcarea garanțiilor salvgardărei interesului european ce s'a adus cu concursul Germaniei la 1878, are satisfacția de a fi protestat încă de atunci, susținută fiind de Anglia, care în totdeauna și-a făcut o datorie din lupta pentru apărarea intereselor colectivității europene.

Apare astăzi ca o necesitate a viitorului, ca Germania să găsească, în împrejurări propice, destule motive pentru a contribuì la restabilirea unei stări de lucruri, care să deà interesului european la gurile Dunărei tăria operei înfăptuite la 1856.

2) După ce în 1876 Rusia, prin actul dela Reichstadt, se învoise la anexarea Bosniei și Hertzegovinei.

2. Excluzivitatea săvârşirei lucrărilor dela Porţile de Fier.

Deoarece în calculul intereselor sale găsea destule motive de a nu lua o atitudine prea făţiş opusă interesului european, concede acestuia prin exprimarea dorinţei pentru permanenţa comisiunei europene; iar pentru a avea aerul unei liberalităţi, propuse şi participarea României în comisiunea europeană dunăreană.

Formula Austro-Ungară a motivat o contra propunere rusă în sensul garantărei regimului de libertate a navigaţiunei pe întreaga Dunăre, în conformitate cu actul congresului dela Viena din 1815 şi Paris din 1856, de care Austro-Ungaria nici nu voia să audă.

De aci producerea unui antagonizm austro-rus cu privire la Dunăre; căci pe câtă vreme Austria tindea să se facă apărătoarea gurilor Dunărei, Rusia năzuià să se facă apărătoarea intereselor de liberă navigaţiune pe Dunărea de sus.

După propunerea Germaniei, ambele proiecte au fost date în studiul unei comisiuni, pentru a se extrage din ele numai principiile mari, singurele ce pot fi propuse votului congresului.

Aceasta nu însemna altceva decât, că Austria va şti ea singură să aplice amănuntele pe cale de interpretare.

Din acele proecte, austriac şi rus, au eşit cele 6 articole ale tractatului dela Berlin, 52—57. Congresul menţine formula libertăţii navigaţiunei pe Dunăre pe care o recunoaşte ca fiind de interes european. Vorbeşte chiar de consolidarea dispoziţiunilor acestei libertăţi de navigaţiune pe Dunăre. In acest scop, congresul decide să se distrugă toate forturile de pe faţa pământului, aflate dealungul Dunărei, dela Porţile de Fier şi până la Mare[1]) şi hotărăşte că nici un bastiment de război n'are voe să navigheze în aval de Porţile de Fier, cu

1) O hotărâre pe care însă Bulgaria n'a îndeplinit'o nici până azi. Vezi în această privinţă excelenta expunere a domnului *I. G. Bibicescu*: „Les revendications de la Roumanie" Bukarest. 1913.

excepţiunea însă a *bastimentelor uşoare*, destinate poliţiei fluviale şi serviciului vapoarelor, iar staţionarele Puterilor la gurile Dunărei să poată însă să urce până la Galaţi. Austria *obţinu* efectuarea lucrărilor dela Porţile de Fier, cu dreptul de a percepe taxele necesare acoperiri cheltuelilor acestor lucrări. Se mai hotărî ca România să fie reprezentată în sânul comisiunei europene. In ce priveşte prelungirea existenţei Comisiunei Europene, se hotărî ca puterile să se înţeleagă cu un an înaintea expirării termenului în vigoare. Dar hotărârea cea mai importantă a tractatului o conţine art. 55. Acest articol statuează asupra reglementelor de navigaţiune şi de poliţie fluvială pe Dunăre, limitând însă obiectivul acestora numai la Dunărea de jos, până la Galaţi. Ele urmau să fie elaborate de comisiunea europeană-dunăreană şi trebuiau să fie armonizate cu acelea ale comisiunei europene până la Galaţi[1]. Cercetând mai adânc acest act, ar trebui să recunoaştem dintr'un început, că tractatul dela Berlin schimbă, în părţile lui esenţiale, regimul creat la 1856, ce nu convenea Austriei. De aceea, dela 1878 încoace, Dunărea numai puteà constitui o colectivitate fluvială unitară, un aşà zis condominum, aplicabil tuturor riveranilor.

Austria căutase în chip constant ca să sustragă Dunărea de sus unui regim de control european. Această veleitate, în luptă făţişă cu interesul european, a împiedicat ca să ia fiinţă comisiunea riverană, căreia congresul dela Paris îi dăduse sarcina să organizeze un regim de liberă navigaţiune pe întreg parcursul Dunărei, dar căruia Austria a voit să-i impună satisfacerea intereselor sale egoiste.

Articolul 55 serveşte de minune aceste interese şi pretenţiuni, împărţind cursul Dunărei în două secţiuni ; al Dunărei de sus şi al Dunărei de jos. El lasă, în chip tacit, Dunărea de sus la bunul plac al fiecărui Stat riveran; în schimb însă, Dunărea de jos o pune sub protecţi-

1) Vezi articolele relative ale tractatului dela Berlin privitoare la Dunăre în anexa No. XIV.

unea de drept public a Comisiunei Europene, eliminând astfel ideea comisiunei riverane.

In acest chip, ideea comunităţei dunărene, creiată de tractatul dela Paris, dispare odată cu tractatul dela Berlin, pentru a face loc unei comunităţi numai pentru Dunărea de jos, pusă sub un control quasi european.

Dar acolo unde tractatul dela Berlin culminează este în cestiunea Porţilor de Fier, întrucât contrariu stipulaţiunilor tractatului dela Paris, cât şi a înţelegerei ulterioare, protocolată în tractatul dela Londra, concedază Austro-Ungariei dreptul efectuărei lucrărilor dela Porţile de Fier, cum şi acela al stabilirei unor taxe asupra navigaţiunei, pentru a face faţă cheltuelilor cerute de lucrări.

Impunând riveranilor şi României de a lăsà să se facă lucrări pe teritoriile lor, s'a pus în contrazicere cu tractatul dela Paris, cât şi cu hotărârile ulterioare ale conferinţei din 1871, care stipulase, că atari lucrări să nu se poată face, decât în bună înţelegere cu riveranii, ceia ce implică, ca şi cestiunea taxelor respective, să nu poată fi întreprinse decât în măsura celei mai perfecte înţelegeri.

* * *

Privit dar sub raportul interesului european la Dunăre, afirmat de Europa în 1856, tractatul dela Berlin reprezintă, fără îndoială, o stare de scădere şi de puţină consideraţie pentru acest interes, întrucât Dunărea şi interesele ei, datorită concepţiunei politice germane, au format pentru dânsa un obiect de compensaţiuni când Rusiei, când Austriei, după nevoile politicei sale. Din această cauză, ideia interesului european la Dunăre şi gurile ei, a intrat dela 1878 într'o perioadă de criză, în care se găseşte încă şi astăzi.

Din această criză nu va puteà eşì decât printr'o nouă afirmare comună a conştiinţei interesului european şi prin măsuri de temeinică garanţie, cari să facă cu neputinţă în viitor încercări de uzurpare.

VIII

Problema regulamentului de navigațiune, de poliție fluvială și de supraveghere, ca aplicare a articolului 54 al tractatului dela Berlin.

Proiectele Austro-Ungar, Francez—Barrère și contraproiectul Român.—Conferința dela Londra din 1883.—Afirmarea antagonismului dunărean austro-român.

Grava criză a ideiei de libertate a navigațiunei pe Dunăre, astfel cum fusese concepută și admisă de actele de drept public internațional din 1815 și 1856 fu deslănțuită de aplicațiunea dispozițiunilor tractatului din Berlin.

In deosebi art. 55 al tractatului dispune, că pe tot parcursul Dunărei de jos, dela Galați până la Porțile de Fier, reglementele de navigație, de poliție fluvială și supraveghere, să fie alcătuite de comisiunea europeană, asistată de delegațiile statelor țărmurene și puse în armonie cu aceiea ce au fost sau se vor admite în viitor, pentru această parte a fluviului[1]). Comisiunea Europeană primește dar mandatul, ca împreună cu statele țărmurene să legifereze în materie de regulamente de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere pe această parte a fluviului.

Tractatul dela Berlin nu lămureà însă principiul acestei legiferări. De aceea se și ferește de a aminti cevà despre autoritatea chemată să exercite executarea și aplicarea acestor reglemente. Autoritatea statelor țărmurene, care nu puteau să piardă drepturile lor de suveranitate asupra părții de fluviu ce desparte și străbate teritoriul lor, rămânea în picioare. Ele urmau să fie singurele în drept, cari alături de autoritatea euro-

1) Iată cum glăsuește articolul 55:

„Les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance dépuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, seront élaborés par la Commission Européenne, assistée de délégués des Etats riverains et mis en harmonie avec ce qui ont été ou seraient édictés pour le parcours en aval de Galatz".

peană, reprezentând interesul european la Dunăre, să execute şi să exercite supravegherea aplicării reglementelor.

Controversele ce ridică aplicarea acestui articol oferiră bun mijloc abilităţilor diplomaţiei austro-ungare, ca să încerce şi acum realizarea idealului de stăpânire egoistă a Dunărei de jos, urmărit încă dela 1856, dar care se sfărâmase în atâtea împrejurări de contrazicerea în care el se găsea faţă de afirmarea intereselor europene la neturburata libertate a navigaţiunei pe Dunăre.

Incercarea aceasta o întreprinsese Austro-Ungaria cu atât mai bucuros, cu cât ea găsea în constelaţia politică europeană tot îndemnul ca să o facă, ba îi chezăşuise chiar realizarea dorinţei sale. Germania erà în toiul realizărei alianţei politice centrale europene, care aveà menirea să-i consolideze prestigiul creiat la 1870. Concursul Austro-Ungariei şi-l asigurase prin concedarea unei politici de mână liberă în direcţiunea intereselor politico-economice orientale.

Italia, care devenise o putere mare, erà chemată la alcătuirea triplei alianţe.

Rusia fusese dezinteresată prin atenţia Germaniei, care îi înlesnì retrocedarea Basarabiei; iar Franţa în reculegere, aveà nevoe de simpatiile Austriei.

Doar Anglia, izolată, reprezentà principiul libertăţii navigaţiunei pe Dunăre.

Pe temeiul art. 55, comisiunea europeană în şedinţa din 18 Decembrie 1879, numeşte o comisiune din sânul său, compusă din Germania, -Italia şi Austria, adică viitoarele aliate, cu însărcinarea să alcătuiască un anteproiect, ce ar puteà servì de bază discuţiilor pentru aplicarea articolului 55 al tractatului dela Berlin. In Iunie 1880 acest ante-proect, denumit proiectul austriac, a fost supus Comisiunei Europene. Proectul prevedeà, că sarcina elaborărei reglementelor, necesare navigaţiunei poliţiei fluviale pe Dunărea de jos, rămâne comisiuni europene, iar execuţia şi supravegherea acestor

regulamente să fie pusă sub autoritatea unei noui creaţiuni, *a unei comisiuni mixte a Dunărei de jos*, compusă din riveranile: România, Bulgaria, Serbia şi *neriverana Austro-Ungaria*, căreia îi atribue chiar preşidenţia. Mai prevede, că deciziunile să se ia cu majoritate de voturi şi cu preponderanţa preşedintelui, în caz de paritate de voturi.

Puterile acestei comisiuni fuseseră negreşit măsurate după intenţiile Austro-Ungariei. Nimic nu se puteà construi în porturi pe Dunăre fără ca planurile respective să nu se fi comunicat in prealabil şi aprobat de *„comisiunea mixtă“*, ca nefiind vătămătoare navigaţiei. Comisiunea aveà dreptul să judece în ultim resort contestaţiile ivite, privitoare la navigaţiune. Comisiunea mixtă îşi rezerva dreptul de a modifica singură regulamentul. In ordinea administrativă, inspectorii şi căpitanii de porturi trebuiau să funcţioneze sub ordinele acestei comisiuni. Proiectul austro-ungar merse până acolo, că înscrise atribuţiuni, cari atingeau principiul suveranităţii ţărilor riverane, principii respectate cu atâta înţelepciune de cele două legislaţiuni publice în materie de navigaţiune fluvială, Congresul dela Viena din 1815 şi tractatul dela Paris din 1856. Erà firesc ca României, în faţa unei asemenea perspective, să nu-i scape starea precară în care ar fi putut-o aduce acceptarea anteproiectului propus.

Dealtfel, ca cestiune principială, România nu puteà să admită instituirea unei comisiuni mixte, ca una pe care tractatul dela Berlin nu o prevăzuse. Şi mai puţin puteà să înţeleagă pe ce temei aveà Austro-Ungaria dreptul să participe într'o astfel de comisiune, pe câtă vreme ea nu erà riverană, iar art. 55 al tractatului dela Berlin creia tocmai riveranilor Dunărei de jos privilegiul de a hotărî în apele lor.

Este drept, că pe temeiul art. 17 din tractatul dela Paris, Austria ca riverană pe partea de sus a Dunărei, ar fi avut tot dreptul să facă parte dintr'o comisiune

codăvălmaşe riverană, alcătuită în prevederile tractatului dela Paris.

Dar Austria, reuşise prin tractatul dela Berlin să scoată partea de sus a Dunărei de sub regimul creiat Dunărei la 1856, rămânând numai Dunărea de jos supusă regimului public, prevăzut de tractatul dela Berlin. Cerând să intre acum în rândurile riveranilor pe această porţiune de fluviu, fără ca să recunoască şi celorlalţi riverani dreptul de imixtiune în apele Dunărei de sus, se punea prin aceasta într'o poziţiune de confuzie principială fără precedent. Austro-Ungaria, prin afirmarea pretenţiunilor sale de a aveà vot preponderent în comisie şi de întronare a unui regim de exteritorialitate pe Dunărea de jos, ţintea la stăpânirea absolută a Dunărei. După ce'şi asigurase prin acest proiect, stăpânirea efectivă pe Dunărea de jos, reducând la o inexistenţă legală ţările riverane, Austria îşi mai rezerva dreptul de a modifica reglementul navigaţiunei fără controlul Europei. Şi caracteristic este, că ante-proiectul nu vorbeşte de principiul libertăţii navigaţiunei pe Dunăre, recunoscut de tractatul dela Paris şi de cel dela Berlin. Erà aceasta o samovolnicie brutală, care ţinteà nu numai să încalce opera riveranilor, dar şi să scoată din drumul ei opera interesului european statornicit la Dunăre, pentru a o înlocui cu o stăpânire neturburată austro-ungară.

Discuţiunile provocate de neajunsurile ante-proiectului austro-ungar conduse la întocmirea unui alt proect, de astădată eşit din oficina diplomaţiei franceze, căreia Austro-Ungaria se adresase. Proiectul *Barrère,* cum a rămas botezat, după numele delegatului francez care l'a prezentat, se înfăţişează incontestabil cu o superioritate vădită faţă de proiectul Austro-Ungar. Această superioritate constă în aceea, că el leagă fiinţa comisiunei mixte de acea a comisiunei europene. Se ştie, că Austro-Ungaria urmărea încă dela 1856 întronarea pe Dunărea de jos, a unei comisiuni riverane patronată

de dânsa, care să pună dreptul la viață a comisiunei europene în discuțiune, pentru a rămâne ea singură arbitra situațiunei în ce privește navigațiunea pe Dunăre.

Legând viața acestei noi creațiuni de acea a comisiunei europene, instituită de art. 16 al tractatului dela Paris și pe care art. 53 al tractatului dela Berlin o consolidà mai mult, propunerea Barrère s'a arătat la înălțimea spiritului, care a prezidat la instituirea regimului de interes european la gurile Dunărei. Ea aveà însă slăbiciuni grave, de natură să pună în umbră latura fericită a concepțiunei sale. Astfel, ca și ante-proiectul Austro-Ungar, admite ca legală creațiunea comisiunei mixte dunărene, în care Austro-Ungaria neriverană își găsea un loc de drept, deși contrariu de altfel interpretărilor din trecut ale chiar diplomației austriace și stipulațiunilor tractatului dela Berlin. Este adevărat, că proectul *Barrère* mai introduce un al 2-lea membru părtaș al comisiunei dunărene în comisiunea mixtă, pe lângă cei 4 prevăzuți de proiectul austro-ungar. Aceștia trebuiau să alterneze pentru o perioadă de 6 luni în ordinea alfabetică a statelor, în intențiunea de a paraliza preponderența Austro Ungară.

Prin aceasta nu se slăbea întru nimic gravitatea faptului de a fi chemat la viață o instituțiune ilegală și de a fi dat Austriei neriverane dreptul de a participà, cu acelaș titlu ca riveranii, la administrația cursului Dunărei de jos. Austria ținea să-și câștige un loc preponderant de drept pe toată partea Dunărei de Jos până la Marea Neagră, stăpânind astfel micile state posesoare ale malurilor acestui fluviu, ca și întreg comerțul dela gurile Dunărei.

Inovațiunea introdusă de proiectul *Barrère* nu împedică preponderența aceasta cu perspectiva unor efecte de supremație politică și economică. Afară de aceasta, proiectul *Barrère* admitea egalitatea de voturi între riverani, făcând abstracție de importanță intereselor pe care

fiecare dintre riverani avea să le reprezinte pe fluviu.

Astfel România, cu o posesiune riverană pe o întindere de 955 km., Bulgaria cu 400 km. şi Serbia cu 350 km. erau reduse la o reprezentare egalitară de vot. Nedreptatea ce rezidà la baza proiectului în această privinţă era evidentă. Dar acolo unde proiectul Barrère păcătuia tot atât de mult, era când şi el recunoştea *„comisiunei mixte"* nu numai atribuţia de supraveghere, dar şi atribuţiuni legislative, executive şi judiciare. Cu alte cuvinte plenitudinea drepturilor suverane în materie fluvială, fapt care venea în conflict direct şi grav cu interesele de suveranitate ale riveranilor [1]).

Şi pentru noi împrejurarea, că Franţa s'a pus, în această chestiune, în contradicţie cu ea însăşi şi cu principiile de libertate ce le-a afirmat în mod constant şi le-a apărat dela marea revoluţie încoace, jalonându-le în această materie la 1815 şi 1856, este o dureroasă constatare, ce ne place a o atribui unei uitări momentane, pe care Franţa, nu ne îndoim, va şti să o repare la timpul oportun.

* * *

Ţara şi Parlamentul român, dându-şi seamă de pericolul ce îi rezervà propunerea Barrère, se pronunţă cu cea mai conştientă hotărâre contra acceptărei ei [2]) Guvernul Român, n'a întârziat, la rândul său să-şi formuleze contra propunerea.

Intemeindu-se pe tractatele existente, adică pe dispoziţiunile congresului dela Viena, privitoare la fluviile comune şi clauzele speciale Dunărei, prevăzute în tractatul dela Paris din 1856, tractatul dela Londra din 1871 şi cel dela Berlin din 1878 propune ca reglementele ce-

1) Vezi anexa No. XVI comparaţia proectului *Barrère* cu a celui românesc.

2) Vezi în anexa No. XVII reproduceri din cuvântările celor mai autorizaţi parlamentari din ambele tabere politice Alex. Lahovary, P. Carp, Ioan Brătianu şi Eug. Stătescu, care caracterizează atitudinea lumei noastre politice în această cestiune.

rute de art. 55 al tractatului dela Berlin, trebue să fie *alcătuite de Comisiunea Europeană cu concursul riveranilor și executate de statele țărmurene.* Executarea să fie controlată de o comisiune de supraveghere. Formula proiectului român erea dar a unei *comisiuni de supraveghere,* compusă conform tractatului dela Berlin, din riverani în colaborare cu doi delegați ai Comisiunei europene, reprezentând interesul european și care urmau să se aleagă în ordine alfabetică din 6 în 6 luni. Sarcina acestei comisiuni, după proiectul român, era să observe stricta aplicare de către riverani a reglementelor de navigațiune, elaborate de comisiunea europeană. In acest scop, atribuția ei era să numească și să retribuiască un inspector al navigațiunei pe Dunăre și să dea instrucțiuni statelor riverane, nu însă direct, ci prin intermediul reprezentantului lor respectiv, asupra modului cum să se judece în apel toate litigiile care erau judecate în prima instanță de subinspectorii și căpitanii de port dependenți de statele riverane.

Se acordă în acelaș timp părților interesate facultatea să poată apelà contra deciziilor date de acestea, fie înaintea comisiuni de supraveghere, fie înaintea Curței de Apel teritoriale. Contrariu proiectului *Barrère,* subinspectorii și căpitanii de port, urmau să fie numiți de autoritățile teritoriale ale statelor riverane.

Proiectul român deci, fară a creia vreun privilegiu în favoarea vreunui stat și în detrimentul altuia, admitea un drept larg de control și de supraveghere a Europei și suveranitatea teritorială a riveranilor, ferindu-se de orice amestec în chestiile interioare ale acestora. In proiectul român vedem expresia convingerei, *că execuția reglementelor de poliție fluvială, trebue să fie rezervată exclusiv statelor riverane.* Asupra acestui punct, guvernul român nu vedea nici o concesie posibilă. Stat liber și independent, conștient de misiunea lui politică și culturală la gurile Dunărei, România nu putea să consimtă să-și înstrăineze dreptul său indiscu-

tabil de a exercita în apele sale autoritatea sa teritorială, atâta vreme cât ea respecta cu sfinţenie principiile proclamate pentru Dunăre de către dreptul public european şi anume acela al libertăţii de navigaţiune şi al egalităţei pavilioanelor. Interese mari de conservare naţională ne îndemna să nu lăsăm să fim expropriaţi în profitul Austro-Ungariei, măcar că ea, print'un concurs nefericit de împrejurări, se prezentă de astădată ca mandatară a Europei.

In această privinţă, România, prin glasul autorizat al şefului suprem al statului, a afirmat Europei, pe calea mesagiului rostit în 1881, hotărârea fermă de a se opune oricăror soluţiuni în cestiunea Dunărei, ce ar fi de natură să-i sacrifice independenţa politică şi să-i înăbuşească avântul economic:

„Interesele noastre cele mai vitale“, glăsuià cuvân-„tarea Coroanei în parlamentul român, „ne impune să „vedem, ca cel puţin pe această arteră de comunicaţie „să nu suferim condiţii de natură a împiedica desvol-„tarea noastră şi de a face pentru noi din libertatea de „navigaţiune un drept iluzoriu.

„Destinele României au fost totdeauna şi sunt strâns „legate de independenţa Dunărei. Dar şi Românii au „manifestat cu orice ocazie recunoştinţa lor, acelora care „contribuiau la liberarea acestui fluviu de orice prepon-„deranţă exclusivă. Când Rusia distrugând cetăţile de „pe malul stâng, a redeschis Dunărea comerţului euro-„pean, când tractatul dela Paris a complectat opera în-„ceputǎ şi a dat mai multă siguranţă libertăţii de navi-„gaţiune, când tractatul dela Berlin, consacrând această „situaţie, l'a consolidat prin noi garanţii hotărând ca „reglementele de navigaţiune să fie elaborate de către „însăşi comisiunea Europeană, al cărui sediu e la Galaţi „Românii n'au putut avea decât sentimente de recuno-„ştinţă către Marile Puteri. Aceste sentimente au izvorât „totdeauna din convingerea profundă, pe care o mai au, „că libertatea Dunărei este o condiţie principală a des-

„voltărei politice şi economice a ţărilor ce le scaldă. A„ceastă convingere în alte circumstanţe, a fost printre cele „mai puternice motive, care ne-au determinat a refuza cu „putere propunerea de a *retroceda Basarabia*. Ea are astăzi „toată puterea ei şi ne impune datoria de a nu lua parte „la combinaţiunile al căror efect ar fi rezervarea navi„gaţiunei dela Porţile de fer şi până la Galaţi, acţiunei „preponderente a unei singure puteri. Nu vrem să pre„judiciem nimănui. **Dar vrem, suntem obligaţi să vrem „libertatea absolută a Dunărei, cel puţin în apele noastre „şi suntem gata în prezent, ca şi în viitor, la orice jertfă „necesară pentru a asigura tutulor uşurinţa absolută a „navigaţiunei.**

„Acceptăm regulamentele cele mai stricte, destinate „să asigure libertatea tutulor pavilioanelor ; acceptăm „controlul cel mai riguros pentru aplicarea acestor re„gulamente, însă vrem şi noi ca în apele româneşti a„ceste regulamente să fie aplicate de autorităţile române. „In adevăr, chiar făcând un moment abstracţie de pre„scripţiile tractatelor şi la dreptul individual, cari sunt „în avantagiul nostru, nu putem scăpà din vedere, că „nimeni nu e mai interesat ca noi, în ceeace priveşte asigu„rarea libertăţei şi prosperităţii navigaţiunei pe Dunăre".

Din nefericire, propoziţiunea românească n'a fost adoptată şi în urma declaraţiunei cabinetului din Viena, că propunerea *Barrère* este maximul de concesiune ce poată să consimtă, delegaţii comisiunei europene au semnat regulamentul. România, singura credincioasă convingerilor sale, a refuzat să semneze actul, fapt care i-a slăbit puterea legală, întrucât el nu întrunise o majoritate absolută de voturi, cum o cerea statutul comisiunei dunărene. Regularea definitivă a problemei trebuia să se facă pe cale diplomatică sau pe aceea a unei conferinţe ce s'ar convoca în acest scop.

Cum termenul de funcţiune al Comisiunei Europene Dunărene expirà în cursul anului 1883, s'a hotărât întrunirea unei conferinţe la Londra pentru această dată,

când avea să se hotărască asupra prelungirei termenului Comisiunei Europene Dunărene şi al doilea să se pronunţe asupra reglementelor de navigaţiune.

* * *

Conferinţa dela Londra din 1883 a avut să constate încă din prima zi a constituirei sale, că faţă de cererea Angliei de a se acordà un termen nelimitat Comisiunei Europene, Austria legase consimţimântul său la orice prelungire a Comisiunei Europene, de aranjamentele la care se va ajunge şi *în măsură în care ele vor fi considerate ca satisfăcătoare*, adică admiterea vederilor ei în cestiunea reglementelor de navigaţiune pe Dunăre. Rusia deasemenea legase consimţimântul său de oare cari concesiuni ce i s-ar face asupra braţului Chiliei, înţelegând, că acest braţ să fie scos de sub autoritatea Comisiunei Europene.

Austria îşi motivà pretenţiile pe argumentul situaţiunei sale geografice şi pe mulţimea intereselor sale pe Dunărea de jos. Rusia şi-o justifica pe a sa, pe temeiul, că Comisiunea Europeană şi-ar fi concentrat, în special, activitatea sa pe braţul Sulina.

Germania, care luase obligaţiunea să consolideze Austria în schimbul alianţei politice de curând statornicite şi să-i dea tot sprijinul spre realizarea aspiraţiilor sale politice şi economice în Orient, trebuia să găsească mijlocul spre a-şi onorà semnătura. Intr'adevăr, plenipotenţiarul său găsì soluţia: El contestă pur şi simplu dreptul României de a participa la hotărârile conferinţei.

La propoziţiunile Angliei [1]) că România are tot dreptul

1) Anglia singură ne-a dat tot sprijinul. Iată telegrama din 20 Dec 1882 a Ministrului României la Roma, adresată Ministrului Afacerilor Streine, care învederează acest sprijin:

„Les renseignements que le gouvernement italien a reçu de toutes parts sont favorables à notre admission à la conférence, mais il n'y a que l'Angleterre qui se soit prononcée ouvertement dans ce sens. Le gouvernement Italien comprend que nous n'y soyons admis que sur le pied d'une parfaite égalité avec les autres Puissances". (ss) **Bălăceanu**

să participe, ca fiind independentă şi direct interesată în cauză şi înlocuitoare a Turciei, care participase la toate conferinţele şi tractatele anterioare, ambasadorul Germaniei neţinând seamă de toate acestea a declarat, că se opune la admiterea României la conferinţă, pe acelaş picior cu marile Puteri. Recunoscând României marele interes la soluţia fericită a cestiunilor pendinte, guvernul german ar fi de părere să se păstreze conferinţei caracterul său european, neridicând România la rândul marilor Puteri. „Dându-i dreptul la vot, zicea Ministrul German, i s'ar creà o poziţie, care n'ar fi de dorit, aceia de a putea zice Veto, după voinţă sa“. Pe temeiul acestor explicaţiuni, cerù ca România să stea alături de Serbia şi Bulgaria şi să nu fie admisă decât cu vot consultativ, deşi tractatul dela Berlin o admisese în rândul mandatarilor Europei.

Germania şi Austria isbutiră să grupeze toate voturile conferinţei în jurul acestei propuneri. Guvernul român nu putea decât să refuze orice participare la conferinţă, faţă de asemenea încălcare a unui drept al său, într'o cestiune atât de gravă pentru interesele sale politice şi economice. România a protestat cu toată hotărârea, atât în contra alcătuirei conferinţei dela Londra ca ilegală, cât şi contra hotărârilor ce se vor luà, declarându-le de nul efect pentru ea[1]).

Este drept, că regulamentul a fost votat. Protestul României a redus însă opera dela 1883 la o ficţiune, ea neputând fi aplicată[2]).

* * *

Dar dacă România, prin atitudinea ei hotărâtă şi con-

1) Vezi în anexa XXIX protestul guvernului român, ca şi câteva acte diplomatice ce au avut loc cu acest prilegiu.

2) Cât de corect şi de îndreptăţit a fost punctul de vedere al României se poate vedea din tot cuprinsul literaturei foarte bogate ce s'a publicat atunci, asupra acestei chestiuni citâm : *Geffken*: La question du Danube 1883. — *Von Hotzendorff*: Rumäniens Ufferrechte an der Donau.—*Felix Dahn*: Eine Lanze für Rumänien 1888.—La question du Danube, par un

ştientă, a putut să împiedice întronarea pe Dunărea de jos a unui regim de navigaţie, ce venea în contrazicere cu principiile de drept public european în materie de navigaţie fluvială, statornicit la 1815, 1856 şi chiar 1878 şi care în efectele sale, ar fi putut să păgubească considerabil interesele comerciale ale concertului european, ei nu i-a stat în mână să împiedice greşala de a se fi acordat Rusiei favoarea să scoată braţul Chilia de sub autoritatea Comisiunei Europene a gurilor Dunărei, recunoscându-i-se asupra canalului Okceacow plina şi întreaga suveranitate [1]).

---

jeune diplomate (Em. Porumbaru) Bucarest 1882. *Valerian Ursianu*: Chestiunea Dunărei. Bucureşti 1882.

Nu putem însă trece cu vederea şi contra-curentul ce l'au încercat să-l determine cei interesaţi şi care se oglindeşte în scrierile: *G. Jellinek*, Oesterr. Ungarn und Rumänien in der Donau Frage 1884.—*L. Strisover*: Die Donau Frage 1884.

3) Temeiurile guvernului român pentru a-şi valorificà dreptul de a participà la conferinţă ereau următoarele:

a) România este un stat liber şi independent.

b) Că Principatele Moldova şi Muntenia luase parte la Conferinţa statelor riverane şi semnase Actul public din 1857 pe când erau încă vasale Turciei.

c) Că este reprezentată, după tractatul dela Berlin, în Comisia Europeană Dunăreană alături de celelalte mari puteri.

d) Că România semnase Actul Aditional din 1881.

e) Că succedase Turciei în stăpânirea deltei şi a Dobrogei.

Pe deasupra, Congresul dela Aix la Chapelle 1818 care face lege in materie de drept public international, statorniceşte că reuniunile internaţionale nu vor puteà hotări decât sub rezerva expresă a dreptului acelor state de a participa la aceste reuniuni.

1) Tractatul dela Londra din 1883 statorniceşte regimul legal al braţului Chilia în art. 3, 4, 5 şi 6, al căror cuprins este:

Art. 3.—La Commission Européenne n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties du bras de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des Riverains de ce bras.

Art. 4.—Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire Russe et le territoire Roumain, et afin d'assurer l'uniformité du regime dans le Bas-Danube les règlements en vigueur dans le bras de Soulina seront appliqués sous la surveillance des Délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

Prin această favoare, pe care diplomaţia rusească a ştiut să şi-o asigure, nu s'a produs ce e drept un fapt direct atingător al interesului comercial al Europei la gurile Dunărei. Trebueşte văzut însă în această înfăptuire o nouă cucerire a politicei ruseşti pe socoteala aspectului politic al întregei probleme, al garanţiilor luate la 1856 şi pentru apărarea interesului comercial şi politic al Europei la gurile Dunărei. Condusă de un sentiment de proprie conservare, dar în acelaş timp şi conştientă de valoarea ce-i o acordase încrederea interesului european, România şi-a făcut datoria protestând la 1878 contra retrocedărei Basarabiei, tocmai pentru pericolul de a vedea atingându-se indirect interesul european în caracterul său politic la gurile Dunărei, de care existenţa sa este atât de strâns legată.

Atunci, ca şi la 1883, ea s'a isbit de politica împărăţiei germane, care oxcilând între două politici, a făcut din cestiunea Dunărei obiectul său predilect de concesiuni. Slăbind interesul european la Dunăre, politica germană intrase evident pe calea unei confuziuni regretabile, ale cărei roade le culege astăzi cu atâta amă-

---

Art. 5.—Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrais des travaux soit dans le bras mixte, soit entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de ces travaux dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabilité des autres bras.

Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismail restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant aux plans des travaux à entreprendre dans les bras de Kilia, ou de divergence ou sein de cette Commission quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Thotal d'Ismäil, ces cas seraient soumis directement aux Puissances.

Art. 6.—Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prelever des peages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par Elles Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation dans le bras de Soulina et le bras de Kilia, le

răciune, fără să mai vorbim de impasul de strategie militară cu efecte politice atât de remarcabile în care a împins România această politică [1]).

IX

Comisiunea Europeană Dunăreană. Organizarea, activitatea și foloasele ei

Comerțul României și cel internațional la gurile Dunărei

Creațiune a interesului european la Dunăre și gurile ei, însă împiedicată în acțiunea ei de duplicitatea interesului Austro-Ungar, Comisiunea Europeană Dunăreană, deși cu o existență legală precară, tocmai prin micșorările la care a fost expusă dela 1856 și până astăzi, 'și-a găsit puterea de viață în acest interes european din ce în ce mai pronunțat.

Importanța acestei instituțiuni fiind prea mare, i-am rezervat tratarea în acest capitol, care precedă sfârșitul lucrărei, pentru ca la lumina celor expuse mai înainte, să se vadă mai bine această importanță, cât și piedicele, care i-au eșit în cale.

Sunt cunoscute împrejurările care au precedat instituirea Comisiunei Europene la gurile Dunărei, ca expresie a mari interese politice și economice ale Europei. Ea își găsește temeiul legal în tractatul dela Paris [2]), care chiamă la viață de stat modern Principatele române, Moldova și Valachia, iar pentru a salvgarda interesul european la gurile Dunărei le alipește cunoscutele trei districte ale Basarabiei, cu brațul Chilia.

---

gouvernement Russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les gouvernements répresentés dans la Commission Europeenne des Reglements de peage qu'il jugerait utile d'introduire.

1) Vezi în această privință și părerea scriitorului german Th. von Bunsen. Die Donau. Berlin 1884.

2) Semnat de Franța, Austria, Anglia, Sardinia, Turcia și Rusia, pe de altă parte de Prusia.

Se garantà Principatelor o administraţie independentă naţională şi deplină libertate a cultului, legislaţiei, comerciului şi navigaţiei. Tractatul dela Paris decretează prin art. 15 libertatea de navigaţiune pe tot parcursul Dunărei, în conformitate cu prescripţiunile de drept public internaţional ale congresului dela Viena, din 1815, iar prin art. 16 institue o Comisiune Europeană la gurile Dunărei, cu sarcina de a despotmolì gurile acestui fluviu, ca şi părţile mărei învecinate, de nisipuri şi alte obstacole, pentru a le pune în cea mai bună condiţie posibilă de navigabilitate [1]).

Pentru acoperirea cheltuelilor ce s'ar face cu aceste lucrări, precum şi cu acelea pentru asigurarea şi înlesnirea navigaţiei pe Dunăre i se dete facultatea de a percepe taxe fixe, în proporţiuni convenabile, hotărâte de către Comisiune cu majoritate de voturi, cu condiţia expresă, că sub acest raport, ca şi sub celelalte, „Pavilioanele tutulor naţiunilor să fie tratate cu o perfectă egalitate".

Paralel cu această creaţiune, se prevede în art. 17 şi chemarea la viaţă a unei comisiuni riverane cu caracter permanent, având ca atribuţii: 1) Să elaboreze reglementele de navigaţie şi de poliţie fluvială; 2) să facă să dispară piedicile de orice natură s'ar ivi pe Dunăre şi care ar împiedica aplicarea dispoziţiunilor tractatului dela Viena pe Dunăre; 3) să ordone şi să execute lucrările necesare pe tot parcursul Dunărei şi în sfârşit să îngrijească, după disolvarea comisiunei europene, de navigabilitatea gurilor Dunărei.

In intenţiunea Angliei erà ca comisiunea europeană să aibă un caracter permanent, sau cel puţin să dureze atâta timp cât vor durá lucrările technice dela gurile Dunărei.

Dar acest mod de a vedeà s'a isbit de rezistenţa Austriei, care nu acceptă decât o durată de 2 ani pentru Comisiunea Europeană dunăreană, căci urmărea des-

1) Vezi anexa No XI.

ființarea ei, pentru a o înlocui cu aceea a riveranilor în care, prin situația dominantă ce voia să-și asigure, își propunea să stăpânească întreg cursul Dunărei. Decât, intențiile Austriei au fost înțelese din timp de statele concertului european și în deosebi de Anglia.

Din această cauză, comisiunea riverană n'a putut să vadă lumina zilei, astfel cum înțelegea Austria să se închege, iar viața comisiunei europene dunărene, născută cu caracter de provizorat, a trebuit să se prelungiască până în zilele noastre, dovedind astfel cât mai mult tăria interesului european la Dunăre.

După expirarea primilor doi ani de existență, ea a fost prelungită din an în an până la 1865, când Europa constatând că Comisiunea Duropeană realizase însemnate ameliorări în regimul navigației, cari în interesul comerțului internațional trebuesc continuate și consolidate, hotărăște să se închege ființa Comisiunei dunărene într'o formulă juridică de drept public internațional, ce și găsește expresia în actul public relativ la navigațiunea gurilor Dunărei din 1865, care a fost ratificat cu privilejul întrunirei Comisiunei Europene în 1865, la Paris [1]).

Durata existenței comisiunei a fost prelungită până la 1871.

Tractatul dela Londra din 1871 îi lungi existența până în 1883, când se hotărî iar o nouă prelungire până la 1904. Dela acest termen, se conveni ca prelungirea să se reînoiască în mod tacit pentru 3 ani, afara numai dacă vreunul din semnatari n'ar denunța-o cu un an înainte.

Funcțiunea Comisiunei Europene a fost cârmuită la început de actul public din 1865 și până la 28 Mai 1881 când a fost modificat [2]).

1) Vezi actul public al Comisiunei Europene Dunărene în Anexa XVI.

2) Vezi acest document în D. A. Sturdza : Recueil de documents relatifs à la liberté de la navigation du Danube. Berlin 1904 și Anexa XIII.

Să examinăm puţin actul constitutiv al Comisiunei dunărene.

După dispoziţiunile acestui act, Comisiunea Europeană împreună cu toate lucrările şi stabilimentele sale este pusă sub scutul dreptului internaţional public, garantat de Puteri.

In exclusiva precădere a ei intră efectuarea ori cărei lucrări de îmbunătăţire la gurile Dunării, pe braţul Sulina şi Sf. Gheorghe, precum şi elaborarea regulamentelor de navigaţie şi de poliţie fluvială pe gurile Dunării, până la Isaccea.

In ce priveşte însă executarea acestora, art. 8 hotărăşte, că ea este pusă sub autoritatea şi supravegherea unui inspector general al Dunării de jos şi de un căpitan de port în Sulina.

Aceşti doi agenţi, numiţi de sublima Poartă, vor trebui să conformeze toate actele lor regulamentului, a cărui aplicare le este încredinţată şi pentru a cărui strictă observare vor depune jurământ.

Cu alte cuvinte, actul public din 1865, rezervă *legislativa* domeniului navigaţiei fluviale Comisiunei Europene.

Respectă prescripţiunile dreptului internaţional public în această materie şi în deosebi hotărârile congresului dela Viena din 1815 şi lasă *executiva* în sarcina *puterei teritoriale* pentru a nu atinge suveranitatea acesteia [1].

* * *

In virtutea tractatului dela Berlin, prin anexarea Dobrogei la România (1878), Turcia părăseşte poziţia dela

---

1) Iată cum glăsueşte actul public al Navigaţiunei Gurilor Dunărei din 1865 :

„L'exercice de la navigation, sur le bas Danube est placé sous l'autorité et la surveillance de l'inspecteur général du bas Danube et du Capitaine du port de Soulina. Ces deux agents, *nommés par la Sublime Porte*, devront conformer tous leurs actes au règlement, dont l'application leur est confiés et pour la stricte observation desquel ils prêteront serment. Leur sentences emanant de leur autorité seront prononcées au nom de S. M. le Sultan".

gurile Dunării, care intră în stăpânirea politică a statului român.

România, ca riveran liber şi independent, stăpânitoare a gurilor Dunării este admisă în concertul mandatarilor interesului european la Dunăre şi în Comisiunea Dunăreană.

Operând însă această prefacere, tractatul dela Berlin pregăteà ca compensaţie, în art. 55, hegemonia austriacă pe Dunărea de jos, iar prin art. 53, introduce o clauză, ale cărei efecte erau de natură să cadreze puţin cu interesul de consolidare politică a statului român dela gurile Dunării, afirmat până aci atât de puternic de tractatul din 1856.

Este vorba de aliniatul art. 53 care prevede, că Comisiunea Europeană dunăreană, va funcţiona într'o *complectă independenţă de autoritatea teritorială.*

Cu alte cuvinte, tractatul dela Berlin, anihilează *principiul suveranităţii statului teritorial în ce priveşte aplicarea reglementelor de poliţie şi de navigaţie fluvială pe această parte a Dunării de care s'a bucurat Turcia până acum.*

Congresul dela Berlin dădeà în chipul acesta o mare lovitură principiilor pe care se ridicase opera dela 1856 şi anume principiului împărtăşit de congresul dela Viena că *„un curs de apă nu-şi perde caracterul său de apă teritorială şi naţională, prin faptul că este considerat ca o cale internaţională de navigaţie"*.

Nu putem trece sub tăcere observaţia, că atâta timp cât a dăinuit imperiul otoman, nici o vorbă n'a fost ca Europa să ia asemenea măsuri, ce i-ar fi atins suveranitatea şi liberul ei exerciţiu teritorial.

Aceiaşi Europă însă, care la 1856, recunoscând vitalitatea ţărilor române, organizase aci un stat modern, îi puse prin tractatul dela 1878, în chestiunea Dunării, piedici ce erau de natură să-i atingă suveranitatea şi autoritatea sa ca Stat de sine stătător.

Lovitura dată astfel edificiului clădit de interesul ge-

neral european, cu concursul luminat al Angliei şi Franţei, avea de scop de a face loc aspiraţiunilor de hegemonie economică şi amestec politic a unei minorităţi, ce nu scăpase ocaziunea de a'şi afirma voinţa.

Aci stă explicaţia faptului pe care-l ilustrează vorbitor aşezarea în locul agenţilor Turciei la executiva Comisiunei Europene dunărene, a unui inspector general german pe tot parcursul domeniului Comisiunei Europene Dunărene şi a unui austriac, la căpitănia portului Sulina.

România, cumpănindu-şi bine interesele, protestă alături de Rusia, contra acestor atingeri aduse suveranităţei sale, cu prilejul actului public adiţional din 1881, care interpreta aplicarea acestui articol 53.

Pe de altă parte, având să aleagă între aceasta şi pericolul ce-l vedeà eşind din aplicarea art. 55 al aceluiaşi tractat, înfăţişat de perspectiva constituirei unei comisiuni riverane, sub preşedenţia interesată a Austro-Ungariei, preferă să cedeze asupra art. 53, ca să-şi valorifice cu ultima energie poziţia sa pe Dunăre, periclitată de efectele interpretărei abuzive a art. 55, prin care Austro-Ungaria tindea să intre în stăpânirea Dunărei de jos şi să reducă activitatea şi drepturile riveranilor

* * *

Cari erau dispoziţiunile acestui articol care puse România într'o gravă dilemă?

Art. 53 al tractatului dela Berlin acordă Comisiunei Europene dunărene o **complectă independenţă de autoritatea locală,** şi o consideră ca o persoană morală internaţională neutră, cu dreptul de a se exteritorializa printr'un pavilion propriu.

Prin urmare, Comisiunea Europeană Dunăreană deveneà o persoană morală de drept internaţional public, având dreptul să delibereze, să facă regulamente de navigaţie, să decidă şi să execute lucrările necesare, să supravegheze aplicarea reglementelor de navigaţie şi

poliție fluvială și să judece abaterile dela aceste regulamente.

Ea numește, plătește și revoacă pe funcționarii săi, independent de autoritățile locale.

Are dreptul să dobândească imobile pentru serviciul administrației sale.

Poate să lucreze pe canalul fluviului și pe maluri, independent de Statele țărmurene.

Personalul său technic, administrativ și lucrările sale sunt neutre în timp de pace, ca și de război.

Are dreptul să pună și să perceapă taxe la intrarea vaselor în fluviu, ale căror venituri le întrebuințează fără să dea seamă Statelor țărmurene.

In afară de vasele sale proprii, are la dispoziție vase mici armate, ce staționează la Sulina, câte unul din partea fiecărei Puteri reprezentate în Comisiune.

Organizările administrative interioare ale Comisiunei Europene în ordinea deliberațiilor ei, a executărei, supravegherei executărei reglementelor, a exercitărei puterei judecătorești, a organizărei serviciului taxelor, a celui de pilotaj, a salvărei de înecăciune, precum și a serviciului sanitar în cuprinsul domeniului Comisiunei Europene dunărene sunt inspirate toate de demnitatea unei asemenea înalte administrații de interes public internațional.

* * *

Acolo însă unde Comisiunea Dunăreană Europeană a ajuns ca realizând utilul să atragă admirația, este cu siguranță în domeniul operei technice, pe care a întreprins'o și pe care a adus-o la o desăvârșire unanim recunoscută.

Ca să putem aprecia mai bine opera technică a Comisiunei Europene, să examinăm situația în care se găsea delta Dunării la 1856.

In această privință lăsăm să vorbească delegatul Angliei, Sir Stokes, care relatează astfel starea de lucruri la gurile Dunării înainte de 1856:

„Comisiunea europeană când s'a întrunit pentru întâia dată la 1856 se găsea în această situaţie: In ce priveşte mijloacele financiare necesare pentru a-şi putea îndeplinì sarcinà sa, ea depindea de Turcia care se angajase a i le procurà.

Comisiunea nu avea alt mijloc de a învinge greutăţile şi primejdiile de tot felul, ce stăteau în faţa navigaţiunei. Comerţul era împedecat de tot felul de obstacole.

Singurele vase care puteau naviga erau numai acele de 150 până la 300 butoaie marine [1]) şi chiar acestea nu putea totdeauna trece peste numeroasele bancuri de nisip, ce erau pe fundul fluviului şi peste bancul de nisip din mare, dela gura Sulinei, fără a fi nevoite să descarce în parte marfa lor în alte vase mai mici sau în caice. Vasele mai mari, care nu pot navigà fără lest, ridicau foarte încet cursul cotit al fluviului, împinse câteodată de vânt, trase mai adesea ori la edec cu mare greutate, mai cu seamă când vântul le bătea în faţă, ceeace erà aproape inevitabil pe un fluviu atât de cotit.

„Pentru a ajunge la Galaţi sau la Brăila, spre a se încărcà cu cereale, le trebuia adeseaori săptămâni întregi.

„Unele vase se remorcau, deşi pe atunci erau puţine remorchere şi cu un preţ foarte ridicat. Greutăţile la vale a vaselor încărcate erau încă şi mai mari decât când se duceau le deal încărcate cu lest.

„Primăvara, apele aveau o adâncime convenabilă navigaţiunei; toamna însă, apele fiind în general mici, vasele se nămoleau obişnuit în bancurile de nisip şi trebuia să stea acolo până ce veneau alte vase şi le descărcau în parte.

„Porturile Sulinei, Tulcei, Galaţului, Brăilei conţineau flotile întregi de asemenea vase, stăpânite şi mânuite de o populaţie de mateloţi străini cari nu preţuiau mai mult decât piraţii".

---

1) Un butoi (toneau) = 2000 livre sau 40 picoare cubice capacitate.

Pe temeiul recunoaşterei făcute asupra situaţiei hydrografice, Comisiunea Europeană se întruni pentru prima oară la 4 Noembrie 1856 la Galaţi. Atunci, la 1856, adâncimea mijlocie a celor 3 guri ale Dunărei erà următoarea :

Sulina	2,74 m.
Sf. Gheorghe . .	2,13 „
Chilia-Okceakoff .	1,52 „

Sulina din cauza adâncimei ei mai accentuate fusese, din vremile cele mai vechi, navigată.

Cheltuelile de remorcaj, ce se percepeau pe fluviu la acea epocă, erau următoarele:

Pentru un vapor de 99—140 . . .	1.125 Lei
„ „ „ „ 140—200 . . .	2.250 „
„ „ „ „ 200—400 . . .	3.750 „

Comisiunea se ocupă în primul rând cu alegerea gurei, care trebuia ameliorată şi rezervată navigaţiei, instituind o subcomisiune care să facă acest studiu. In acelaş timp hotări să se înceapă lucrări provizorii de dragaj la Sulina.

Studiile technice făcute între 1856-57 dovediseră, că întreg volumul de apă al Dunărei se varsă în Mare în proporţiile următoare prin fiecare din aceste guri :

Prin Sulina . . .	7%
„ Sf. Gheorghe	30%
„ Chilia . . .	63%

Deci Chilia era braţul cel mai puternic, care mai avea şi avantajul a fi linia cea mai dreaptă. Se dovedì însă, că Marea n'ar avea adâncimea necesară la vărsarea Chiliei.

Acest motiv şi faptul îndepărtărei prea mari a acestui braţ de Constantinopol, care ar fi cu 37 km. mai depărtat ca braţul Sf. Gheorghe, contribuì la părăsirea ideei de a fi luat de bază a lucrărilor.

S'au luat în studiu comparativ Gura Sulinei şi a Sf. Gheorghe, care rămăseseră în cumpănă.

Braţul Sf. Gheorghe fu considerat pentru poziţia lui

geografică avantajoasă faţă de Bosfor şi favorabilă în ce priveşte acţiunea curentului lateral al Mărei, ca foarte indicat pentru scopul ce se urmărea.

Totuşi braţul Sulina, în consideraţiune, că avea o adâncime mai mare, avea avantajul de a fi regulabil cu o cheltuială mai mică. Astfel, după devizele inginerului Hartley, lucrările dela Sulina ar fi costat numai 17.880.000 lei, faţă de acelea ale canalului Sf. Gheorghe, care ar fi costat 25.198.000 lei.

Sub presiunea acestei înfăţişări a problemei, Puterile hotărâră la 1860 să se menţină lucrările provizorii la Sulina şi dragarea acestui canal, pentru salvgardarea intereselor navigaţiei, pe bazele proiectului şi a propunerilor Inginerului Hartley.

Nu intră în cadrul lucrărei de faţă să examinăm aspectul technic al problemei [1]).

Cheltuelile necesitate de lucrările necesare gurilor Dunărei au fost suportate în primii 4 ani de Turcia, [2]) iar mai în urmă, pe temeiul veniturilor ce se percepea din regimul de fiscalitate legală dela gurile Dunărei, s'au putut efectuà lucrările necesare desăvârşirei operei începute.

Cert este, că ele n'au contrariat aşteptările. Inalta lor valoare pentru propăşirea comercială a României, ca şi a comerţului mondial general, ne-o confirmă expunerea aspectului economic al problemei pe care ne propunem să o punem în lumina concordantă a cauzelor şi efectelor lor.

1) Vezi în această privinţă interesanta expunere a lui *Voisin Bey*: Notice sur les travaux d'amélioration de L'Embouchure du Danube et du bras de Sulina 1857—1891. Paris 1893 şi *D. A. Sturdza*: Les Travaux de la Commission Européenne des Bouches du Danube. 1865—1911. Vienne 1913.

2) Guvernul otoman a ţinut ca cheltuelile necesare acestei opere la gurile Dunărei să fie făcute de Turcia, ofertă care a fost acceptată de Puteri. Turcia a avansat de fapt sumele necesare în perioada dela 1857—60, plus prestaţiuni în natură, ca furnituri de lemne, material de dragaj, de remorcaj etc. Dar acest aranjament nu putea dăinui, căci Poarta nu trimitea regulat fondurile, ceeace provoca pagube mari, neputându se efectuà lucrările la vreme.

Comisiunea a reuşit să dea braţului Sulina în perioada 1861—1911 o adâncime constantă, variind între 5—7.5 metri, pe câtă vreme înaintea activităţei sale, abia atingea o adâncime de 2.40 metri [1]).

Greutăţile financiare ale Porţei ce se accentuau mereu au făcut să se suspende această obligaţiune în 1860.

Faţă de această împrejurare, Comisiunea se vedea pusă în alternativă sau să înceteze lucrările disolvându-se, sau să-şi caute ea însă-şi resursele financiare necesare.

Din fericire, lucrările provizorii erau atât de înaintate încât la 1 Septembrie 1860 s'a putut percepe taxe asupra navigaţiei pe temeiul avantagiilor create navigaţiei.

In faţa incapacităţei Turciei de a face faţă obligaţiunilor sale, ea a consimţit să renunţe la privilegiul ce îi se dăduse pentru financiarea întreprinderei, şi astfel Comisiunea a putut să dispună liberă pentru a'şi procura mijloace de a continua lucrările.

S'au făcut în acest scop 2 împrumuturi, unul la sucursala Băncei otomane din Galaţi de 750.000 lei, şi altul la Banca germană de Nord, la Hamburg, de 880.000 lei, în 1862 afectându-se ca plata împrumutului veniturile din perceperea taxelor. La 1865 aceste împrumuturi au fost lichidate. In vederea complectărei lucrărilor începute se concepu la 1865 dela unui al treilea împrumut. De astădată eră vorba de un împrumut de 3 375.000 lei, care s'a realizat pe piaţa Londrei cu o dobândă de 4%.

1) Adâncimea minimă în braţul Sulina în trecut şi prezent:

Anii	Pic. engl.	Metri	Anii	Pic. engl.	Metri
In 1861	$10'^{1}/_{4}$	= 3.12	In 1882	$13'_{0}$	= 3.96
62	$10'_{0}$	= 3.05	83	$14'^{1}/_{4}$	= 4.34
63	$11'_{0}$	= 3.35	84	$14'_{0}$	= 4.27
64	$11'_{0}$	= 3.35	85	$15'^{1}/_{2}$	= 4.72
65	$11'^{3}/_{4}$	= 3.58	86	$15'^{1}/_{2}$	= 4 72
66	$11'^{1}/_{4}$	= 3.43	87	$15'^{3}/_{4}$	= 4.80
67	$10'^{3}/_{4}$	= 3.28	88	$16'^{3}/_{4}$	= 5.10
68	$11'^{1}/_{4}$	= 3.43	89	$17'^{1}/_{4}$	= 5.26
69	$12'^{1}/_{4}$	= 3.73	1890	$16'^{1}/_{2}$	= 5 03
1870	$13'_{0}$	= 3.96	91	$17'_{0}$	= 5.18
71	$13'_{0}$	= 3.96	92	$16'^{3}/_{4}$	= 5.10
72	$13'^{1}/_{2}$	= 4.11	93	$17'^{1}/_{4}$	= 5.26
73	$12'_{0}$	= 3.66	94	$17'^{1}/_{4}$	= 5.26
74	$13'^{1}/_{4}$	= 4.04	95	$16'^{3}/_{4}$	= 5.10
75	$13'^{1}/_{8}$	= 4.0à	96	$17'^{3}/_{4}$	= 5.41
76	$13'^{1}/_{4}$	= 4.27	97	$17'^{3}/_{4}$	= 5.41
77	războiu	= —	98	$17'^{1}/_{2}$	= 5.33
78	$14'^{3}/_{4}$	= 4.49	99	$17'^{3}/_{4}$	= 5.41
79	$13'^{1}/_{4}$	= 4.04	1900	$17'^{3}/_{4}$	= 5.41
1880	$12'_{0}$	= 3.66	01	$18'_{0}$	= 5.48
81	$14'_{0}$	= 4 27	02	$18'^{1}/_{2}$	= 5.64
			1911		= 7.50

Paralel cu acesstă sforțare, ea complectează instalația farurilor dela gurile Dunărei, construește farul dela Sf. Gheorghe pentru a semnala extremitățile promontorului format de coastele gurilor Dunărei, cu coasta dela Portița.

Construește cheiuri, trotuaruri, transformând Sulina, într'un port cu caracter european.

Instalează ateliere și șantiere necesare întreținerei lucrărilor, a dragelor și vaselor. Construește la Galați un palat administrativ propriu și locuințe pentru funcționari.

La Sulina, construește un spital pentru marinari și altul pentru boalele epidemice.

Pentru executarea tutulor acestor lucrări, Comisiunea europeană a angajat până la 1907 un buget ce atinge ca cifră de cheltueli suma de 48.712.486 lei.

Aceste cheltueli ale Comisiunei pe cinci zeci de ani, dela 1856—1907, se repartizează astfel:

LEI	%	FELUL LUCRĂRILOR
6.423.823.37	13.19 %	Studii, Șantier, Construcțiuni
3.200.059.77	6.57 %	Direcțiunea 1887—1906
12.276.051.59	25.21 %	Lucrări la gurile Dunărei
23.140.553.28	47.51 %	Lucrări în fluviu
1.408.826.04	2.89 %	Geamandure
2 263.472.02	4.63 %	Cheltueli diferite
48.712.786.07		

Aceste lucrări, clasate în trei categorii, dau cifrele următoare:

Lei 9.623.883.12 pentru lucrări preparatoare și administrație
„ 35.416.304.87 lucrări la gurile Dunărei și pe fluviu
„ 3.672.298.06 lucrări diferite pe tot parcursul

Vom aveà prilejul să constatăm, că aceste cheltueli au fost cu prisosință recompensate de folosul pe care cei cari au condus lucrările l'a adus comerțului internațional dela gurile Dunărei.

* * *

Efectele acestor lucrări ale Comisiunei Europene dunărene au fost considerabile. De unde înainte de 1856

vase de o capacitate de abia de 200 de tone de registru nu puteau intra sau eşi din Dunăre, fără să fie uşurate de încărcătură, astăzi, graţie adâncimei de 7½ metri, pătrund în Dunăre bastimente de 3.500 tone de registru, adică vase de un tonagiu până la 6.500 tone de încărcământ. Dunărea a luat în chipul acesta un caracter maritim pronunţat.

Instructivă este în această privinţă apropierea statistică a mişcărei navigaţiunei dela 1855, 1860, 70, 90, 1900 şi aceea a anului 1913 pe care ne-o dă tablourile rezumative dela pag. 101 şi 102:

La 1860, cum ne vorbesc cifrele primului tablou numărul vaselor ce este drept, era mai mare decât cel de azi ; ele n'aveau însă decât un tonaj de 450—470.000 de tone. Astăzi ca număr intră bastimente mai puţine, tonajul lor însă este întreit mai mare.

De interes este să aflăm din tabloul ce ne înfăţişează mişcarea navigaţiunei la Sutina pe naţionalitatea vaselor, că Anglia, astăzi ca şi în trecut, ţine recordul întâietăţii în ce priveşte navigaţiunea la gurile Dunărei.

Din totalul de 936 năvi. eşite în 1913 un număr de 278 revine asupra Angliei, vine apoi Austro-Ungaria cu 158 vase, Italia cu 118 vase, Grecia cu 112 şi Rusia cu 66 vase pentru ca România să vină abia în rândul al cincilea [1]).

*
* *

In ce priveşte tarifarea la gurile Dunărei, ea este în cea mai plină concordanţă cu prevederile stipulaţiilor de drept public internaţional, cu actul dela Viena din 1815 şi hotărârile tractatului dela Paris din 1856.

Tarifarea este uniformă şi puţin împovorătoare. Ea se percepe pe tonă de registru net.

La început, vasele de o capacitate mai mare de 300 tone de registru, care intrau pentru a încărca în portu-

1) Vezi anexa No. XXIII cuprinzând în chip detaliat şi mai explicit mişcarea navigaţiunei la Sulina dela 1855 şi până la 1914.

rile dunărene, plăteau pe tonă de registru net lei 3.30
plus o taxă de pilotaj, farul . . . . „ 0.45
Total . . „ 3.75

Năvi eşite pe Dunăre, după naţionalitate

(Năvi cu pânză şi cu aburi, exceptându-se pacheboturile de serviciu regulat afectat la transportul poştei şi pasagerilor)

DENUMIREA ŢĂRILOR	1856		1860		1870		1880		1890		1900		1913	
	Numărul	Tonagiu tone	Numărul	Tonagiu tone	Numărul	Tonagiu tone	Numărul	Tonagiu tone	Numărul	Tonagiu tone	Numărul	Tonagiu tone	Numărul	Tonagiu tone
Anglia — —	161	32 046	374	96.737	366	136.471	371	332.258	778	983.862	260	458.721	278	669.589
Franţa — —	34	4.078	33	6.916	38	14.003	58	45.091	55	61.674	24	31 712	28	54.779
Austro-Ungaria	239	46.035	186	46.516	223	86.377	111	49.151	109	80.560	81	181.503	158	313.219
Italia — — —	99	13.136	237	39 878	374	159.076	52	15.239	60	58.560	86	127.426	118	181.860
Germania —	132	19,509	59	12.322	13	3.862	5	3.493	34	34.858	16	22.429	23	57.927
Grecia — —	996	157.821	1.354	163.764	724	110.471	722	156.757	235	164.993	197	256 128	112	211.729
Olanda — —	104	9.817	40	4.800	7	1.136	1	1.030	11	11.151	3	5.333	8	18.729
Norvegia — —	33	4.886	25	3.927	42	11.323	4	4.045	26	29.215	3	4.842	8	15.484
România — —	119	8.246	148	13.394	54	[illegible].343	19	1.644	5	594	33	43.156	57	77.547
Rusia — — —	8	946	48	7.409	82	14 154	62	8.803	96	30.844	191	89.418	66	65 979
Turcia — —	125	13.661	703	70 145	549	42.376	398	37.509	417	81.585	178	51.822	38	13.216
Alte ţări — —	60	7 123	81	9.871	29	7.107	10	3.043	2	1.540	29	27.819	42	62.849
Total — — —	2.110	318.004	3.288	475.079	2.501	593.788	1.813	658.063	1.828	1.535.445	1.101	1.252.509	936	1.712.907

Mişcarea navigaţiunei la gurile Sulinei. (Năvi eşite).

(Nota : Tonajul este exprimat în tone engleze de registru şi indică tonajul net).

ANII	MIŞCAREA NAVIGAŢIUNEI								
	Năvi cu pânză			Năvi cu vapor			Mişcarea totală		
	Numărul	Tonagiul		Numărul	Tonagiul		Numărul	Tonagiul	
		Total	Mijlociu		Total	Mijlociu		Total	Mijlociu
1855	2919	495.015	169	9	1.851	206	2928	496.866	170
1860	3288	475.679	145	203	62.420	307	3491	538.099	154
1870	2212	461.460	208	320	139.510	424	2541	600.970	239
1880	1227	189.553	154	586	468.510	799	1813	658.063	363
1890	525	90.188	172	1.303	1.449.257	1.112	1828	1.539.445	842
1900	226	53.985	—	875	1.198.524	—	1141	1.258.509	—
1913	34	5.606	—	902	1.737.301	—	936	1.742.907	—

ANII	LOCUL DE INCĂRCARE					
	In porturile interioare ale fluviului			In portul Sulina		
	N-rul năvilor	Tonagiul		N-rul năvilor	Tonagiul	
		Total	Mijlociu		Total	Mijlociu
1855	—	—	—	—	—	—
1860	—	—	—	—	—	—
1870	2868	369.108	129	30	8.917	297
1880	2067	382.648	185	333	138.203	415
1890	1595	461.010	289	202	176.400	873
1900	908	040.040	—	187	298.049	—
1913	582	1.092.145	—	349	697.579	—

Acele ce veneau să încarce la Sulina, neintrând pe fluviu, plăteau lei 2.80, iar cele ce mergeau să intre la Sulina sau Dunăre şi porturile Mărei Negre sau Bosfor, beneficiau de o reducere de taxe.

In decursul timpului, aceste taxe au evoluat, scăzându-se treptat până ce au ajuns astăzi pentru cele ce se încarcă în amontele Dunărei, la lei 1.70, iar cele ce se încarcă la Sulina lei 1.10 pe tonă de registru net [1]).

Se acordă o reducere de 20 la sută năvilor, cari fac mai mult de un voiaj anual.

* * *

Situaţiunea materială a Comisiunei Europene dunărene ne-o prezintă tabloul dela pagina 103 care ne arată taxele încasate de Comisiunea europeană a Dunării dela 1861 până la 1914.

---

1) Regimul tarifar al Comisiunei Europene Dunărene a evoluat simţitor dela 1860 şi până astăzi.

Primul tarif edictat la 25 Iulie 1860 a fost modificat în 1863, 1867 1880 şi 1882, urmându-se apoi succesiv tarifele din 2 Dec. 1889, cel din 1890 şi cel din 1902.

Iată tabloul comparat al acestor taxe:

TONAGIUL VASELOR	Tariful din 1860	TAXE PENTRU VASELE					
		Incărcând la Sulina			In porturi în sus de Sulina		
		Tariful din 1884	Tariful din 1890	Tariful din 1902	Tariful din 1884	Tariful din 1890	Tariful din 1902
30—100 tone	0.75	—	—	—	—	—	—
100—150 „	1.00—2.00	—	—	—	—	—	—
150—200 „	1.00—2.50	—	—	—	—	—	—
201—250 „	1.00—2.75	0.92			1.16		
251—300 „	1.00—3.00	1.16			1.40	1.10	
Mai mari de 300 t.	1.00—3.25	—	0.55		—		
301—400 tone	—	1.36		0.30	1.60		0.55
401—500 „	—	1.48	0.76		1.72	1.30	
501—600 „	—	1 52			1.84		
601—700 „	—	1.56	1.10		1.88	1.70	
701—800 „	—	1.60		0.60	1.92		1.10
Mai mari de 800 t.	—	—	—		1.96	1.80	
801—1000 tone	—	1.64	1.20		—	1.90	
Mai m. de 1000 t.	—	—	1.25	—	—	—	1.40
1001—1500 tone	—	—	—	0.90	—	—	1.70
Mai m. de 1500 t	—	—	—	1.10	—	—	—

Tablou de veniturile Comisiunei Europene a Dunării pentru dreptul de navigaţiune la gurile Dunării

ANII	Venit. Comisiunei[1])		ANII	Veniturile Comisiunei		Cheltueli		Excedente[2])	
	Lei	B.		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
1861	738.253	37	1888	2.077,110	06				
1862	747.033	8[illegible]	1889	1.348.552	1[illegible]				
1863	931 818	48	1890	2.128.669	43				
1864	1.105.341	51	1891	2,145.252	35				
1865	839.445	76	1892	2.092.965	75				
1866	783.229	00	1893	2.897.186	58				
1867	786.605	97	1894	2.269.672	95				
1868	1.487.402	54	1895	2.229.813	81				
1869	1.540.323	77	1896	2.599.426	28				
1870	1.353.831	11	1897	1.947.679	30				
1871	1.275.313	[illegible]5	1898	2.040.501	86				
1872	6.152.419	85	1899	1,390.808	39				
1873	1.271 277	74	1900	1.687.220	03				
1874	1.222.583	20	1901	7.587.753	52				
1875	1 226.336	37	1902	3.106.394	22				
1876	1.930.721	19	1903	2.434.624	63				
1877	426.441	12	1904	1.667.622	54				
1878	1.850.312	37	1905	2 122.402	73	1.902.895	99	1.184.029	34
1879	1.991.500	06	1906	2.748.686	05	2.491.383	17	1.612.343	94
1880	1.676.044	31	1907	2.667.376	51	3.287.721	99	1.071.026	51
1881	1.837.724	04	1908	2 649.192	32	2.748.851	69	535.955	10
1882	2.062.961	31	1909	*2.331.658	93	2.378.037	79	464.083	65
1883	1.555.180	33	1910	3.132.466	7[illegible]	2.847.400	21	769.389	75
1884	1.303.267	98	1911	3.775.484	03	3.637.577	82	1.163.792	80
1885	1.442.114	36	1912	2.517.701	91	3.623.109	95	429.676	93
1886	1.593.695	67	1913	2.430.888	50	2.473.576	80	672.286	30
1887	1.919.581	28	1914	1.926.275	34	2.290.072	84	374.497	—

Comisiunea Europeană Dunăreană soldează cu excedente apreciabile.

Imprejurarea aceasta fericită şi faptul, că aceste taxe nu pornesc dintr'o idee de fiscalitate egoistă ne dă tot îndemnul de a ne exprima oarecari dorinţe în această privinţă şi anume: că jumătate din aceste venituri să se afecteze Serviciului hydraulic dunărean al statului teritorial, a cărui activitate, prin lucrările săvârşite, a contribuit la îmbunătăţirea navigaţiunei pe întregul şanal al Dunărei, care profită tutulor deopotrivă.

Tot pe temeiul acestor excedente s'ar putea lărgi sfera de îmbunătăţiri technice pe care experienţa le a-

1) Veniturile cuprind taxele, amenzi şi diverse venituri.

2) Intra în excedente şi soldurile precedente ca şi valoarea lucrărilor efectuate în cursul anului.

*) In această sumă cuprinde şi suma de lei 388.845,63 împrumutată în acest an dela Banca Franţei.

rată a fi atât de necesare, fără să mai amintim că în măsura în care excedentul va creşte, va trebui să ne gândim şi la scăderea taxelor de navigaţiune dela gurile Dunărei, aducând astfel foloase reale, producţiunei agricole româneşti în lupta de concurenţă pe piaţa mondială.

*
* *

Tot astfel a evoluat şi navlul pentru transportul de cereale.

Astfel, de unde la 1856—1860 se plătea lei 61.25 pe tona de greutate, el a scăzut mereu cum se vede din cifrele de faţă:

1861—70 lei 52.30 pe tona de registru
1871—80 „ 36.95
1881—90 „ 23.32
1891—900 „ 16.90

până ce a ajuns astăzi la 10 lei tona de greutate.

Numai încape nici o îndoială, că înlesnirile pe care le-a procurat comerţului lucrările Comisiunei Europene Dunărene, au influenţat profund, ba chiar am putea zice, au revoluţionat întreaga stare economică a României.

Nevoile ţărei noastre de export sub volum mare, dar relativ de o mai mică valoare, stimulate de cererile pieţei mondiale au determinat-o crescândă propăşire a activităţei noastre agricole şi un comerţ de mare importanţă. Pentru aceasta era indicat mijlocul transportului pe apă, ca mai eftin.

Şi una şi cealaltă traseră tot profitul din binecuvântata muncă a Europei la gurile Dunărei.

Efectul acestei stimulaţiuni asupra producţiunei agricole a României ne-o oglindeşte perfect o privire în domeniul statisticei întinderilor cultivate în România:

ANII	Grâu	Orz	Ovăz	Porumb	TOTAL
	Hectare				
1862	697.885	242.300	61.853	996,066	1.998.104
1870	870.334	232.782	59.220	1.101.487	2.262.823
1890	1.509.689	518.065	178.517	1.781.516	3.987.787
1900	1.589.490	438.900	255.270	2.035.270	4.318.930

Dela 1.900.000 de hectare cât se cultiva în 1862 de grâu, ovăz şi porumb, întinderea luată sub plug pentru aceste articole de producţiuni agricole, se ridică la 3.987.787 în 1890 pentru a atinge patru milioane jumătate hectare în 1900.

Mână în mână cu această intensitate de cultură stau şi constatările statistice ale comerţului nostru exterior, care ne arată o urcare vertiginoasă atât a exportului nostru şi concordant şi aceia a importului.

[1]) Totalul importului şi exportului României. Valoarea în lei

ANII	IMPORT	EXPORT	TOTAL
1860	62.718.258	116.166.404	178.884.662
1871	482.927.228	177.682.782	260.110.010
1880	255.336.41[illegible]	218.918.878	474 255.293
1890	362.791.054	275.958.415	638.749.469
1895	304.574.517	265.048.411	569.622.928
1900	216 985.878	280.000 431	496.986.309
1901	292.435.760	353.830 877	646.266.637
1902	283.344.549	374.819.219	658.163.768
1903	269.923.710	355.630.307	625.554.017
1904	311.371.613	261.872.339	573.243.952
1905	337.537.985	457.101.394	794.639.379
1906	422.114.125	491.360.178	913.474.303
1907	430.509.115	554.018.631	984.527.746
1908	414.058.479	379.430.871	793.489.350
1909	368.300.099	465.056.619	833.356.718
1910*)	409.715.576	616.504.872	1.026.220.448
1911*)	569.745.027	691.720.408	1.261.465.435

Cifra comerţului total de 178.884.662 în 1860, se urcă la aproape o jumătate de miliard în 1880, ca să atingă 794,639.379 în 1905 şi să culmineze în 1911 ajungând la 1.261.465.435 lei din care lei 569.745.028 revin importului şi aproape 700.000.000 lei exportului.

Preţioasă este în această privinţă pentru noi statistica exportului pe la Sulina, pe care o publică cu multă îngrijire Comisiunea Europeană şi pe care o redăm în tabloul dela pag. 106. In ea aflăm ştiinţe exacte atât asupra mişcărei navigaţiei la gurile Dunărei, cât şi asupra exportului de cereale, efectuat dela 1856 şi până azi.

1) Vezi C. I. Băicoianu: Geschichte der Rumänischen Zollpolitik. Stuttgart. 1894 pag. 151.

*) Nu intră aurul şi argintul importat şi exportat.

Numărul bastimentelor cu vapori eşite prin Sulina şi exportaţiunea de cereale efectuată prin acest punct.

Anii	BASTIMENE EŞITE DIN SULINA						Exportul de cereale în hectolitri	Şlepuri venind la Sulina
	cu pânză		cu vapori		TOTAL			
	Numărul	Tonagiu	Numărul	Tonagiu	Numărul	Tonagiu		
1856	2.110	318.004	101	20.193	2.221	338.197	—	—
57	1.797	235.301	041	39.747	1.938	275.048	—	—
58	2.358	299.322	150	44.806	2.508	344.128	—	—
59	2.542	329.949	[illegible]	51.931	2.704	381.880	—	—
1860	3.288	475.679	203	62.420	3.491	538.099	—	—
61	2.845	391.642	239	50.128	3.084	450.770	—	—
62	2.807	397.593	208	52.425	3.015	450.017	—	—
63	2.845	450.085	254	69.247	3.099	519.332	—	—
64	3.259	536.653	189	49.241	3.448	585.894	—	—
65	2.479	389.565	197	52.664	2.676	442.229	8.241.412	—
66	2.221	358.176	210	69.273	2.431	427.449	7.803.241	—
67	1.713	314.231	247	79.789	1.960	394.020	7.179.643	—
68	2.604	481.647	404	159.475	3 008	641.122	12.420.881	—
69	2.467	500.413	414	176.547	2.881	676.960	7.505,099	—
1870	2.212	461.460	329	139.510	2.541	600,970	12.030.929	—
71	1.864	360.765	390	188.955	2.254	549.720	11.594.288	—
72	1.850	305.040	368	193.250	2.218	498.290	9.919.675	—
73	1.403	250.008	475	283.652	1.878	533.660	10.778.619	—
74	1.177	192.647	515	321.872	1.692	514.519	10.464.122	—
75	6 212	166.665	502	355.070	1.714	521.735	10.565.503	—
76	1.250	191.023	693	552.340	1.943	748.363	15.959.937	—
77	298	49.605	164	134.812	462	184.417	3.617.271	—
78	1 162	164.316	700	535.847	1.862	700.163	13.745.435	—
79	1.541	238.526	721	559.028	2.262	797.554	15.686.793	—
1880	1.227	189.553	586	468.510	1.813	658.063	12.362,020	—
81	941	140.438	770	653.016	1.711	793.454	15.712.068	—
82	804	116.627	842	786 436	1.646	903.063	19.284.367	—
83	637	81.235	807	750.251	1.444	831.486	16.463.982	—
84	515	69.548	663	628.118	1.678	697.666	12.912.653	—
85	641	103.437	791	792.387	1.432	895.824	17.050.803	—
86	506	82.551	873	868.016	1.379	950.567	18.789.881	→
87	607	104.709	1.071	1.098.974	1.678	1.203.683	23.851.527	—
88	563	92 561	1.208	1.240.346	1.771	1.332.907	26.690.216	—
89	555	89 481	1.315	1.383.864	1.870	1.473.345	30.935.878	1.244
1890	525	90.188	1.303	1.449.257	1 828	1.539.445	30.826.249	1.534
91	477	82.597	1.246	1.429.438	1.723	1.512.030	29.490.709	1.212
92	408	77.372	1.124	1 349.715	1.532	1.427.087	28.055.350	1.047
93	401	84.770	1.400	1.808 736	1.801	1.893.506	41.559.266	1.324
94	489	93.630	1.227	1.526.073	1.716	1.619 703	32.718.568	1.328
95	467	93.715	1.152	1.460.983	1.619	1.554.698	31.423.891	1.088
96	396	71.385	1.317	1.723.549	1.713	1.794.934	38.948.716	1.114
97	231	40.186	1.093	1.357.731	1.324	1.397.917	28.189.847	1.178
98	327	69.637	1.092	1.406.482	1,419	1.476.119	30.837.227	1.159
99	273	61.671	783	1.008.696	1.051	1.075.367	18.111.612	626
1900	226	53.985	875	1.198.524	1.101	1.252.509	23.328.179	1.029
1	233	54.524	1.178	1.775.478	1.401	1.830.002	37.490.028	1.387
2	208	49.964	1.371	2.253 016	1.579	2.302.980	51.017.555	1.818
3	197	51.198	1.217	1.991.796	1.414	2.042.994	43.190.569	1.680
4	171	42.863	838	1.434.191	1.009	1.474.054	25.880.763	1.246
5	159	40.738	950	1.715.505	1.109	1.756,243	34.349.568	1.785
6	154	39.213	1.195	2 236.598	1.349	2.275.812	47.439.896	2.182
1907	106	26.980	1.152	2.178.981	1.258	1.205.061	45.196.023	2.092

De unde la 1856, eşeau pela Sulina 2221 vase cu un tonaj de 338.197 tone, la 1865 es 2676 vase cu un tonaj de 442.229 tone, reprezentând 8.241.410 hectolitri de cereale, la 1880 tonagiul vaselor eşite se ridică 658.060 tone reprezintând un export de 12:362.000 hectolitri ca să se urce la un tonaj de 153.445 reprezintând un export de 30.826.249 hectolitri în 1890 şi să culmineze în 1907 la un export de 45.000.000 hectolitri de cereale.

Insemnătatea operei dela gurile Dunărei este plasticizată şi mai mult prin arătările cifrelor ce urmează:

Exportul României exprimat în tone.

ANII	Pe uscat	Prin gurile Dunării	Prin Constanţa	Total
1909 . . .	336.690	3.236.792	720.772	4.294.254
1910 . . .	280.626	3.189.530	1.009.171	4.479.328
Importul României				
1909 . . .	229.227	386.149	226.678	842.064
1910 . . .	229.458	382.459	159.625	771.542

Din examinarea acestui tablou care rezumă exportul şi importul total al României constatăm, că cea mai mare şi cea mai însemnată parte a comerţului nostru exterior se face pe apă şi cu deosebire pe mare şi prin gurile Dunărei [1]).

1) Traficul maritim prin Constanţa este, cum reese din tabloul de mai jos, puţin considerabil:

Importul şi exportul prin Constanţa. Valoarea în lei

ANII	CEREALE ŞI DERIVATE		RESTUL		TOTAL	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
1890	38.842	4.143.868	5.585 862	5.151.431	5,624.704	9.295.299
1891	100.965	4,009.888	5.390.030	5.376.159	5.490.995	9.386.047
1892	59.463	7.166.729	4.855.809	3 666.914	4.915.272	10.833.643
1893	64.531	11.351.125	5.936.697	3.058.709	6.031.218	14.409.834
1894	50.440	8.796.296	7.585.157	3.109 456	7.635.597	11.905.752
1895	73.351	6.459.391	5.497.042	5.155.827	5.570.393	11.615.218
1896	125.289	17.624.877	19 211.612	6.704.111	19.336.901	24.328.988
1897	167.254	11.374.584	19.657.492	6.670.545	19.824.746	18.045.129
1898	219.498	13.533.153	20.220.597	3.634.852	20.440.095	17.168.005
1899	200.177	5.060.016	18.048 002	5.540.513	18.248.179	10.600.529
1900	203.103	6.198.691	13 884.103	10.694.209	14.087.206	16.892.900
1910	—	—	—	—	—	—
1911	—	—	—	—	—	—

Trebuie să adăugăm, că importul şi exportul pe uscat exprimă mai mult traficul nostru cu Austro-Ungaria şi Germania şi prea puţin cu celel'alte ţări cu cari suntem în legături comerciale constante, dar cu care ne leagă exclusiv drumul mărei.

Astfel, din cele aproape 5 milioane de tone ce reprezintă exportul ţărei, nu revine exportului pe uscat decât 5 la sută din exportul total, iar în ce priveşte importul, 60 la sută din total revine de asemenea traficului pe mare.

Caracterul maritim al Dunărei, ca şi al comerţului românesc se desprinde cu toată evidenţa din această constatare, care este cu atât mai mult de interes, cu cât munca noastră naţională se manifestă în prima linie în producţia agricolă, care are nevoe de transport lesnicios şi mai eftin, cum este cel pe apă.

Provenienţa acestui import şi destinaţia exportului care se face mai mult prin gurile Dunărei, ne-o înfăţişează tabloul dela pagina 110.

Din cifrele cuprinse în acest talou se constată, că în ce priveşte importul, Germania ţine recordul întâietăţei cu o participare de 138 milioane lei din cele 568 milioane ce represintă cifra importului total pe 1911; vine apoi Austro-Ungaria cu 137 milioane în al treilea rând Anglia cu 85 milioane, Franţa cu 35 milioane şi Italia cu 28 milioane. De interes este să constatăm ca importaţiunea ţărilor, geograficeşte constrânse la calea maritimă a gurilor Dunărei, este în constantă creştere. Astfel, constatăm ca importaţiunea Angliei dela 57 milioane în 1909, trece la 85 milioane în 1911; tot astfel şi Italia al cărui export în România dela 17 milioane în 1909 trece la 21 milioane în 1910 pentru a se cifra la 28 milioane în 1911, iar Franţa al cărui import în România la 1909 era de 23 milioane se urcă la 35 milioane în 1911.

Ele concretizează cu destulă evidenţă interesul european la gurile Dunărei şi îi exprimă cu prisosinţă intensitatea.

Importul şi exportul României după ţări de provenienţă şi destinaţie pe anii 1909—1911

STATELE	Valoarea importului în anii			Valoarea exportului în anii		
	1909	1910	1911	1909	1910	1911
	LEI	LEI	LEI	LEI	LEI	LEI
Anglia — —	57.775.825	56.775.806	85.594.696	34.658.206	33.505.063	55.980.190
Austro-Ungaria	85.786.333	97.980.077	137.040.415	115.030.019	37.284.189	62.873.702
Belgia — —	11.619.580	13.983.055	28.113.768	121.296.787	226.241,646	263.467.703
Bulgaria —	831.715	1.333.917	1.398.783	4.390.710	5.391.121	5.944.908
Egipt — —	364.440	220.967	245.916	6.886.404	8.797.850	14.716.304
Elveţia— —	6.994.076	8.452.096	10.820.912	79.914	112.666	192.729
Franţa — —	23.677.076	25.627.410	35.361.902	27.502.203	46.874.515	48.878.667
Germania —	124.636.629	138.237.277	183.797.449	26.603.808	24.281.193	33.008.209
Grecia — —	1.364.776	1.737.490	1.932.004	666.015	895.533	807.505
Italia — —	17.676.649	21.744.140	28.591.518	33.998.007	68.671.677	49.592.099
Olanda— —	5.360.216	5.818.427	4.806.253	49.491.209	90.110.792	76.907.145
Rusia — —	10.780.158	11.771.107	13.541.937	4.128.992	6.261.849	6.971.017
Serbia — —	463.010	506.237	254.587	1.309.726	757.926	715.813
Spania— —	724.735	631.670	538.483	741.548	3.311.713	4.736.616
Statele-Unite	—	3.630.264	12.886.617	—	259.498	249.445
Turcia — —	11.607.149	13.851.123	13.583.204	21.473.690	18.600.171	21.030.477
Alte-Ţări —	8.637.628	7.414.509	11.264.583	45.939.332	4.480.155	8.872.813
Gibraltar —	—	—	—	12.260.049	31.667.315	36.775.015
Total — —	368.300.099	409.715.576	569.745.027	465.056.619	616.504.872	691.720.408

Sunt foarte instructive cifrele referitoare la pavilioanele care au luat şi iau parte la comerţul gurilor Dunărei ce dăm în tabloul rezumativ dela pagina 101 [1]. Din ele se constată că Englitera ţine recordul întâetăţei.

1) Vezi anexa No. XXIII cuprinzând tablouri mai largi în cauză.

Dacă Europa a apreciat însemnătatea comercială a Dunărei şi a ţinuturilor din acest bazin, atunci când comerţul total al gurilor Dunărei nu se urcă decât la lei 180.000.000 nu credem, că ea ar putea afla motiv de dezinteresare azi, când traficul Dunării se urcă la aproape un miliard şi jumătate cu perspective de creştere progresivă pentru viitor în măsura ridicărei nivelului material şi cultural al populaţiunilor ce locuesc ţinuturile bazinului dunărean.

*
* *

Dacă activitatea technică a Comisiunei Europene Dunărene, a avut ca efect o mişcare comercială întinsă la gurile Dunărei, fiinţa ei politică, de absolută independenţă de autoritatea teritorială astfel cum ea i-a fost dată prin ultimul act adiţional din 1881 la actul public din 1865, ca o derogare dela principiile stabilite de tractatul din 1856, a stânjenit activitatea comercială prin dificultăţile la care a dat naştere.

Fiind declarată autonomă şi independentă, Comisiunea îşi numeşte pe agenţii săi executivi pe un teritoriu şi apă streină, instituind un inspectorat general al navigaţiunei şi o căpitănie a portului Sulina. Cu tot concursul pe care l'a dat Comisiunei Europene dunărene în executarea sarcinelor sale, guvernul român, forţat de reclamaţiile comerţului român, a fost nevoit să înfiinţeze o autoritate de port în Sulina, puţin după întronarea autorităţei de port a Comisiunei Europene dunărene, pentru a asigura concursul legal, fără de care comerţul nu se poate executa.

De atunci însă şi până azi ambele autorităţi, care s'ar putea atât de folositor îmbina una cu alta în folosul intereselor comerţului, trăesc în cea mai mare disarmonie, spre discreditarea ambelor părţi şi spre paguba comerţului. Comisiunea Europeană dunăreană nu voeşte să recunoască autoritatea comisarului maritim ro-

mân la Sulina, pe motiv, că Sulina ar avea un regim diferit de al celorlalte porturi româneşti şi din această pricină susţine, că nu se poate aplica în Sulina nici o dispoziţie a regulamentelor porturilor româneşti, deoarece numai Comisiunea Europeană dunăreană, are chemarea să exercite poliţia portului Sulina.

Comisariatul maritim român pe de altă parte, recunoscând, că n'are dreptul a exercita poliţia navigaţiei în portul Sulina, care se află într'un cas special, consideră că respectând drepturile căpităniei portului, nu poate să abdice dela drepturile pe cari le asigură României cel mai elementar principiu de drept internaţional maritim, care proclamă că, «vasele de comerţ aflate în porturile sau apele teritoriale străine, sunt supuse jurisdicţiunei şi regulamentelor de poliţie ale Statului teritorial».

Din conflictele ce es din această nesiguranţă de atribuţii este firesc ca interesul general al comerţului să sufere, iar autoritatea şi prestigiul atât al Comisiunii Europene dunărene, cât şi al autorităţei teritoriale, să fie lovite de discredit. Sunt clasice în lumea maritimă şi comercială faptele de baraterie la care a dat loc, la gurile Dunărei, această situaţie.

Intr'adevăr, Comisiunea Europeană dunăreană nu poate exercita un control juridic comercial asupra operaţiunilor din port; din principiu însă, nu lasă nici autorităţii teritoriale mână liberă ca să procedeze ca şi în celel'alte porturi româneşti.

Autorităţile române, în grija permanentă de a evita conflictele, lucrează cu timiditate, fiindcă n'au putinţa de a silì vasele la supunerea legilor şi regulamentelor ţărei.

De această situaţie se foloseşte o armată întreagă de agenţi şi intermediari, cari, adesea în înţelegere cu căpitanii de vase, îşi continuă la adăpost afacerile lor în dauna societăţilor de asigurare, a armatorilor, a caselor de comerţ din ţară şi străinătate.

In chip regulat aceleaşi persoane, cari găsind interes să se folosească de concursul autorităţii române, îndată ce intră în altă împrejurare, când au interes să se sustragă dela controlul aceleaşi autorităţi române, refuză de a se supune ei şi iau chiar făţiş o poziţie de împotrivire, împrumutând formula Comisiunei Europene dunărene: *„Nu recunoaştem în acest port altă autoritate decât Comisiunea Europeană Dunăreană“*.

Din această pricină, pe câtă vreme în celelalte porturi româneşti reclamaţiile şi conflictele scad, la gurile Dunărei se înmulţesc.

Astfel se explică de ce societăţile de asigurare şi casele comerciale, înspăimântate de pierderile care le au aci, stăruiesc şi pretind din ce în ce autorităţei româneşti să le dea concursul legal, căci se văd furate sub ochii lor şi sub ai autorităţilor acestei instituţiuni cu suveranitate şi privilegii, mandatară a comunităţei internaţionale în interesul general al comerţului european.

Nicăeri nu se practică pe o scară mai întinsă furturile de cereale ca la gurile Dunărei. Deşi această chestiune este de resortul ordinei publice şi deci în seama autorităţii teritoriale, totuşi de câte ori comisarul maritim încearcă să ia măsuri, căpitanul portului Comisiunei europene dunărene, publică avize navigatorilor în patru limbi şi ia el măsurile de paza cerealelor în port. Pentru a nu provoca conflicte, comisarul maritim român se abţine.

Dar măsurile luate de Comisiunea Europeană dunăreană sunt platonice, căci de fapt ea nu poate executa decât vasele ale căror acte se găsesc în mâinile sale. Pe ceilalţi locuitori din port trebuie să-i trimită în cercetarea şi judecata autorităţilor locale ale portului. Necunoscând autoritatea teritorială a portului, Comisiunea Europeană dunăreană neavând nici putinţa de a îndeplini sarcina care şi-o ia, nu ne lasă nici nouă mână liberă, şi întreţine o situaţie ce nu convine decât speculanţilor, în paguba bunului renume al ţărei.

Să mai amintim oare neajunsurile ce încearcă comerţul cinstit din partea consulilor, care speculează incertitudinea exerciţiului dreptului puterei executive la gurile Dunărei?

Şi ce dovadă mai bună, că această situaţie de confuziune, dăunătoare interesului comercial internaţional şi prestigiului României, găseşte ecou chiar în sânul guvernelor statelor mandatare, decât verdictul pronunţat de însuşi ministrul de externe al Angliei, în recentul conflict cu vaporul „Benghead“?

Se ştie, că opunerea căpitanului acestui vas de a executa o sentinţă a tribunalelor române, a obligat comisariatul maritim român s'o execute prin forţa publică, deşi se afla în portul Sulina.

Primul ministru englez *Sir Grey*, care cunoaşte perfect izvorul acestor conflicte şi-l vede în *situaţia legală a Comisiunei Europene Dunărene*, sezizat de cestiune printr'o interpelare ce i s'a făcut în parlamentul englez, răspunde lămurit: «*Cunoaştem bine cestiunea şi nu avem dreptul a interveni. Autorităţile de port româneşti au procedat foarte bine şi nu şi-au făcut decât datoria*, **ca în ori şi ce Stat civilizat şi bine organizat**».

Când astfel stau lucrurile, revizuirea statutului constitutiv al Comisiei Europene este necesară, nu numai din punctul de vedere al prestigiului şi autorităţei suverane a Statului român, dar şi al garantărei interesului comercial ce-l au Statele europene la gurile Dunărei.

* * *

Dar şi dintr'o altă consideraţie necesitatea revizuirii se impune. Voim să amintim o cestiune de apărare naţională, aceia a teritoriului românesc din partea gurilor Dunărei, cari constituesc plămânul de respiraţie al întregei manifestări economice a României.

Neutralitatea Comisiunei Europene Dunărene care este garantată de Puteri, opunându-se cu totul oricăror lu-

-crări şi operaţiuni militare de apărare, de ce ar face iluzoriu dreptul de apărare al României la gurile Dunărei?

Am simţi poate o satisfacţie ca ea să poată să-şi apere măcar această neutralitate. Dovada contrarie a fost făcută însă la 1877, când nu numai că n'a fost cruţată, dar n'a încercat nici să se gândească la vre-o rezistenţă contra blocadei ruseşti [1]).

Pericolul însă nu rezidă în această constatare, ci în aceia, că neputând ca să se apere, condiţia de neutralitate în care ea se găseşte, ne împiedică pe noi să ne putem organiză acolo din punctul de vedere al apărărei noastre naţionale. Aceasta ne duce la adevăratul isvor al realităţei lucrurilor.

Intr'adevăr, problema acestei apărări se pune dela

---

1) Faptele petrecute în răsboiul din 1877 vorbesc mai elocvent în această privinţă de cât toate actele diplomatice şi rememorarea lor nu ne poate strica.

Gura Sulinei se aflà in stăpânirea Turcilor care ţineau aci o escadră de 5 vase.

Indată după declararea răsboiului, consulul rus a făcut cunoscut Comisiunei Europene Dunărene din ordinul marelui Duce — deşi Rusia pe atunci nu stăpânea nici o parte din malurile Dunărei—că navigaţiunea este interzisă pe acest fluviu.

Marele Vizir la rândul său pe motive militare a dat ordin să se blocheze Dunărea, declarând că nu se pot aplica regulile obicinuite relative la comerţul neutrilor pe Mare.

Farurile de la Sulina şi Sft. Gheorghe au fost stinse ; iar Hobert Paşa vesti Comisiunea Europeană Dunăreană că, întrucât ruşii contrariu tractatului de la Paris, scufundă vase pe braţul Sulinei, călcând astfel *neutralitatea lucrărilor Comisiunei Europene Dunărene* vor scufunda şi Turcii vase şi vor aşeza torpile pe braţul Sulinei în scopul de a împedica mişcările vaselor inamice.

Incercările Rusiei, atăcând pe Mare, pe Dunăre şi pe uscat n'au reuşit să cucerească Sulina; iar Comisiunea Europeană Dunăreană cu toate atribuţiile şi aşa zisa sa suveranitate din timp de pace, n'a putut să garanteze apărarea Gurilor Dunărei şi interesele navigaţiunei europene în timp de răsboi.

1878, decând tocmai chezăşia apărărei intereselor internaţionale la gurile Dunărei, astfel cum fusese întronată de Europa la 1856, a fost înlăturată prin retrocedarea Basarabiei şi instalarea Rusiei pe braţul nordic al gurilor Dunărei.

România, conştientă de slăbirea ce se aducea interesului său de apărare naţională, dar şi a interesului european, aşa de bine îngrădit la 1856 contra oricărei încercări cotropitoare, a făcut, cu toată urgia ce o ameninţa, tot ce i-a stat în putinţă pentru apărarea acestor interese.

Ea n'a semnat actul de retrocedare şi n'a înţeles să primească Dobrogea în schimbul Basarabiei.

Şi în protestul României stă întreaga decepţiune de a i se fi luat putinţa de realizare a planului conceput de marele *Ion Brătianu* pentru apărarea interesului naţional şi european la gurile Dunărei.

După acest plan, Basarabia românească ar fi fost baza acestei apărări. Ţiglina era destinată să adăpostească, ca la Kuxahven şi Anvers, flota românească gata pentru a face faţă ori cărui atac ameninţător al porturilor interne dunărene.

Astăzi cu Renii şi Kilia în coastă, pericolul dinspre stăpânitorii braţului Kilia luminează îndeajuns interesul acestei probleme.

Faţă de această situaţie europeană, creată cu concursul Germaniei la 1878, se impune solicitudinei noastre stăruitoare de a ne concentra atenţia asupra problemei de apărare naţională la Sulina.

Comisiunea Europeană Dunăreană cu toate drepturile ei de suveranitate este de aşa fel organizată, în cât este pusă în neputinţă de a se apără contra oricărei acţiuni ofensive la gurile Dunărei.

Această neputinţă a Comisiunei pune în primejdie şi interesul de apărare al ţărei româneşti pe zona dunăreană Sulina-Brăila. Din neutralitatea dorită de toţi cu

care a fost îngrădită Comisiunea Europeană, rezultă o slăbiciune şi pentru ea şi pentru România.

Dându-se putinţă Statului teritorial să se apere pe sine, va putea apăra aci, ca reprezentant şi al interesului internaţional, Comisiunea Europeană.

Nu este de admis, că a fost, în mintea vreunuia din mandatarii areopagului european, care a creat această situaţie, ca fiinţarea Comisiunei Europene Dunărene să devină o piedică aşa de formidabilă la consolidarea şi desvoltarea Statului român.

Toate acestea ne îndreptăţeşte să credem, că atunci când ceasul unor mari prefaceri europene va fi sunat, această cestiune va primi soluţiunea cerută de necesităţile arătate şi de noile împrejurări 1).

---

1) Readucerea Rusiei la ţărmul Dunărei după 1878 a servit de motiv publicisticei ruseşti să facă istorie fantastică şi să nască speranţe nejustificate de realitatea lucrurilor de astăzi şi care cel mult puteau să-şi aibă loc altădată, când politica rusească aveà un obiectiv în situaţia nelămurită a Imperiului Otoman şi a ţinuturilor slave din cuprinsul acestui imperiu.

Nu este lipsită de interes o probă de o asemenea literatură pe care marele ziar „Nowoie Vremja" o reproduce când vorbind despre Dunăre se exprimă: „Rolul acestui mare fluviu **slav** (sic !) care a băut atâta sânge rusesc" şi cerând limpede denunţarea clauzei din tractatul de la Londra asupra Comisiunei Europene Dunărene zice mai departe: „Ce scop poate să aibă această Comisiune, acest birou internaţional de observaţie, aşezat aproape în centrul viitoarelor noastre operaţii ruseşti? Oare nu este posibil să ne scăpăm în sfârşit de amestecul ce ni l'a impus Europa în afacerile acestui fluviu, care ne este aşà de scump?"

„A sosit vremea ca să se termine cu această comisiune! Demnitatea Rusiei cere acest lucru, ca şi consideraţii militare şi strategice, precum şi dreptul său *indestructibil* şi *indivizibil* de stăpânire a mărei Negre în care se varsă Dunărea".

Dunărea va fi băut, ca şi molohul antic, câţiva stropi de sânge rusesc, cum va fi băut şi de al cruciaţilor şi de al barbarilor năvălitori în imperiul roman, dar sângele românesc pe cari l'a băut pentru apărarea creştinătăţii în lupta cu semiluna şi împrejurarea, că cu predilecţie acest fluviu strânge în braţele sale şi rodeşte ţinutul românesc, acest fluviu a fost roman şi trebuie să rămână român.

X

Cestiunea Taxelor dela Porţile de Fier în raport cu interesele României şi ale comerţului internaţional

Mai norocoasă a fost Austria în aplicarea articolului 53 al tractatului dela Berlin în chestia efectuărei lucrărilor dela Porţile de fier.

De ce erà vorba? Dunărea străbate pe o întindere de 210 kilometri un ţinut muntos, ce desparte catena carpatică de cea balcanică şi care separă deoparte câmpia românească de cea sârbească, iar de altă parte, de cea ungurească.

Această porţiune a Dunării, ce curge dealungul oraşelor Bazias, Moldova, Drencova, Orşova şi Turnu-Severin, cade în partea ei nordică până la Orşova în ţinutul unguresc, iar de aci până la Severin în cel românesc; pe câtă vreme pe tot parcursul ei în partea ei sudică, cade în braţele Serbiei.

Porţiunea aşa zisă a Porţilor de Fier, denumite cataracte sau gherdapuri, care din vremurile cele mai depărtate a constituit o piedică permanentă pentru libera navigaţie pe Dunăre, cade pe teritoriu românesc şi sârbesc. Ea este precedată în amont de puternice stânci, ce se află pe albia fluviului, care îngreunează de asemenea navigaţia.

Şease din acestea sunt mai periculoase pentru navigaţiune şi anume aceea dela Stenka, Kozla-Dojke, Islaz-Tachtalia-Greben, Iucz, după care vin apoi Porţile de Fier unde curentul este mai sălbatec. Navigaţiunea n'a fost prejudiciată atât din cauza căderei curentului de apă, cât din a lipsei de adâncime a albiei provocată de repeziciunile curentului. Nivelul scăzut al apei la Porţile de Fier, făceà ca navigaţiunea să fie întreruptă cu săptămânile, ba chiar cu lunile, mai cu seamă în lunile de toamnă, adică tocmai în toiul timpului celui mai proprice exportaţiunilor de mărfuri

din ţinuturile dunărene. Din această pricină, Turnu-Severin devenise un centru de descărcare al unora din vapoarele, care în împrejurări de felul acesta, nu se puteau urni din loc. Vase cu o adâncime de 1,50 m. nu puteau să treacă decât în 150 de zile din cele 275 navigabile într'un an, iar vase mai adânci, până la 180 m. abia dacă puteau trece în 50—120 zile, din cele 275 navigabile [1]).

In majoritatea cazurilor vapoarele trebuiau descărcate şi trecute cu bărci dincolo de acest obstacol pentru ca să-şi continue drumul.

* * *

1) Iată cum descrie consilierul Wolffbauer starea de lucruri anterioară lucrărilor:

„Vapoarele în această porţiune a Porţilor de Fier sunt în imposibilitate să-şi urmeze drumul lor dacă nivelul portului Orşova este mai mic de 3 metri deasupra lui. Cum în mijlociu sunt 155 până la 190 de zile pe an, în care nivelul arătat nu este atins, vom înţelege uşor, cum stâncile dela Porţile de Fier, însemnează un obstacol formidabil pentru navigaţiune. Din cauza acestei scăderi de nivel, se impune în primul rând necesitatea ca vasele ce navigă aci să-şi descarce mărfurile lor, ceea ce este păgubitor din toate punctele de vedere. In cazul acesta trebue să se recurgă la vase de mai mică capacitate şi remorcherile ordinar trebue să cedeze altora, construite înadins ca să le poată urca dincolo de cataract. Ceva mai mult. In cazul unei şi mai mari scăderi de nivel chiar această măsură devine insuficientă. In cazul acesta transportul mărfurilor nu se mai poate efectua decât prin mijlocul micilor caice sau al tracţiunei animale. Dacă o scădere şi mai mare a nivelului, nu permite nici acest mod de transport penibil, costisitor şi îndelungat şi dacă nici mărfurile şi adesea ori nici chiar pasagerii nu mai pot utiliză vreun vapor la Porţile de fier. In cazul acesta atât pasagerii, cât şi mărfurile sunt nevoiţi să fie transbordaţi şi duşi pe lungi şosele teritoriale. Acest obstacol este mai în particular prejudicios transportului de cereale, deoarece fenomenul acesta se produce tocmai la vremea şi în urma recoltei de grâu. Din această stare de lucruri rezultă nu numai, că nu se mai poate contà pe navigaţiune devenită astfel nesigură, dar chiar fixarea de tarife devine tare dificilă şi foarte împovărătoare pentru transporturi.

Suplimentele tarifare percepute de societatea de navigaţie pe Dunăre peste tarifele obişnuite în cazul nivelului defavorabil, fac să reiasă cu prisosinţă gravitatea acestui inconvenient. Aceste suplimente tarifare, la nivelul de 1,58—0,96 m. în portul Orşovei se urcă pentru suta de kgr. de mărfuri normal ambalate la 60 de creiţari, iar pentru celelalte la 40 de creiţari".

Incă dela prima afirmare a interesului european la Dunăre, chestiunea înlăturărei acestei piedici a navigaţiunei dintre Dunărea de jos şi cea de sus, a fost luată în discuţie.

Astfel, cu prilejul discuţiunilor urmate în 1856, relativ la instituirea Comisiunei Europene, a cărei atribuţiune ar fi fost să chezăşuiască libertatea navigaţiunei pe Dunăre, prin aplicarea de regulamente de navigaţie şi de poliţie fluvială, lordul *Cowley*, a amintit necesitatea imperioasă de a se procedà la această lucrare de către riverani[1]). In conferinţa dela Londra din 1871 chestiunea Porţilor de Fier, a luat caracterul unei chestiuni de drept internaţional public. Austro-Ungaria a căutat să-şi însuşească dreptul exclusiv de a face aceste lucrări. Cererea sa s'a izbit însă de refuzul Puterilor, care conform spiritului congresului dela Viena din 1815 şi a tractatului dela Paris, nu înţelegeau să dea acest atribut, decât unei comisiuni riverane generale, cuprinzând pe toţi riveranii dela Ulm şi până la Mare. In urma insistenţelor Austriei în cursul dezbaterilor, ea obţinu declaraţia de a se limità această însărcinare în favoarea riveranilor, acceptându-se o formulă de drept comun, ce erà de natură să o aproprie mai mult de exclusivitatea de interes urmărită de ea.

Formula este cuprinsă în art. 6 al acestui tractat, care dispune, că lucrările dela Porţile de fier se vor face de Puterile riverane ale părţei de Dunăre, unde cataractele şi Porţile de Fier pun obstacol navigaţiunei.

Erà dar vorba de Austro-Ungaria, Serbia şi România[2]).

1) Vezi Protocolul No. 18. al Conferinţei dela Paris din 1858.

2) Iată cum glăsueşte art. 6 al actului conferinţei dela Londra din 1871: „Les Puissances riveraines de la partie du Danube, où les Cataractes et les Portes de Fer mettent des obstacles à la navigation, se réservent de s'entendre entr'elles à l'effet de faire disparaitre ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce sous tout pavillon, qu'en profiteront désormais jusqu'à l'extinction de la dette contractée pour l'execution des travaux; et elles déclarent l'article 5 du traité de

Şi mai departe, tot actul dela Londra din 1871 prevede că aceste riverane să se înţeleagă între ele „ca să facă să dispară aceste obstacole" recunoscându-le în acelaş timp părţilor contractante, dreptul de a percepe o taxă asupra vaselor de comerţ de sub orice pavilion de acum înainte până la stingerea datoriei contractate pentru executarea lucrărilor, menţionând in acelaş timp, că art. 15 al tractatului dela Paris din 1856 referitor în cauză, va fi neaplicabil acestei părţi a fluviului pentru spaţiul de timp necesar plăţii acestei datorii. Acest aliniat erà necesar, pentrucă art. 15 al tractatului dela 1856, conform convenţiei dela Viena din 1815 hotărâse ca nici o taxă ce nu va fi fost prevăzută într'unul din articolele sale, să nu poată fi aplicată pe Dunăre. E de observat, că numai întru atât se contraveneà stipulaţiunilor de drept internaţional public al tractatului dela Paris.

Congresul dela Berlin, vine însă să dea, contrariu legislaţiunei de drept public internaţional, recunoscută şi stabilită până atunci pe Dunăre, mandat european Austro-Ungariei pentru a executa lucrările destinate să facă să dispară obstacolele pe care Porţile de Fier şi cataractele le aducea navigaţiunei [1]). Riveranii acestei părţi de fluviu erau îndatoraţi să acorde sprijinul lor pentru toate formalităţile necesitate de interesul lucrărilor. De asemenea, prevede acest articol ca dispoziţiile art. 6 al tractatului dela Londra din 1871, relative la dreptul de perceperea unei taxe provizorie pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrări „să se menţină în favoarea Austro-Ungariei".

Pe temeiul acestui mandat, Austria cedează Ungariei executarea întregului mandat technic cu care Europa o onorase. Lucrările au fost într'adevăr începute la 1895 şi declarate ca terminate în 1899. Comisia de suprave-

---

1856 inapplicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps necessaire au remboursement de la dette en question."

1) Vezi art. 57 al tractatului dela Paris în anexa XI.

ghere ungară constatând, că adâncimea albiei proectată ar fi fost efectiv realizată la cataractele superioare, ca şi la Porţile de Fier, a lichidat comptul technicianilor însărcinaţi cu această lucrare, declarând înfăptuirea stipulaţiunilor art. 57 al tractatului dela Berlin ca *„scrupuleusement remplis“*.

* * *

In vreme ce lucrările technice se apropiau să fie sfârşite, oficialitatea ungară pe temei că tractatul dela Berlin admisese în principiu perceperea provizorie a unei taxe pe toate vasele de comerţ, sub orice pavilion ar fi ele, prinde ocazia să introneze aci un regim bizar de navigaţie fluvială, dar mai cu seamă de percepere, ce cadrează puţin cu stipulaţiunile de drept public internaţional în materie de navigaţie fluvială şi cu interesele comerciului mondial.

Nu mai puţin de cinci regulamente au fost publicate la 14 Iulie 1899, emanând din oficina Ministerului de Comerţ Ungar, pentru exploatarea lucrărilor privitoare la secţia Dunării, Moldova-Turnu-Severin.

Este locul de a arătà în scurt obiectul fiecăruia din aceste regulamente, pentru a desprinde lămurit ideia care le justifică existenţa.

Primul erà privitor la taxele de navigaţiune, de remorcajiu şi de pilotaj. Regulamentul al doilea privea stabilirea, perceperea şi ţinerea în evidenţă de autoritatea ungară de navigaţiune pe Dunărea de jos, a taxelor de navigaţiune, de remorcaj şi de pilotaj ce trebuiau să se perceapă dela vasele ce circulă între Moldova şi Turnu-Severin. De observat este, că se vorbeşte de taxe ce ar fi vorba să se perceapă pe Dunărea de jos, pe câtă vreme nici un act oficial internaţional, nici cel dela 1871, nici tractatul dela Berlin, nu vorbeşte decât de taxe de perceput la cataracte şi la Porţile de Fier.

Regulamentul organizând dar o autoritate ungurească pe *„Dunărea de jos“* oficialitatea ungurească anticipează

aci o năzuinţă care i-a fost totdeauna scumpă, dar care s'a ciocnit de rezistenţa interesului european.

După acest regulament, serviciul de pilotaj deşi pe fluviu internaţional, este un serviciu de stat.

Orice vas navigând aci, este obligat să angajeze un pilot, iar dacă un remorcher duce mai multe şlepuri, este pusă obligaţiunea ca deosebit de pilotul remorcherului, fiecare şlep, să aibă câte un pilot.

Deasemenea trebue relevat, că de unde uzul funcţiunei pilotului este să supravegheze cârma vasului la Porţile de Fier, i se dă mai mult sarcina de a controla capacitatea vaselor şi exercită atribuţiuni ce îl egalează cu căpitanii de vas.

Prin al treilea regulament se organizează o autoritate regală ungară, cu sediul la Orşova, pe care oficialitatea ungară, îi place atât de mult să o denumească a Dunării de jos.

Deşi pe un fluviu internaţional, ţinuta de serviciu a acestor autorităţi este cea ungară, iar limba întrebuinţată este cea ungurească.

Dar caracteristic acestui regulament este năzuinţa de a întinde această aşa zisă autoritate de navigaţie dela Orşova pe teritoriul românesc.

Intr'adevăr, citim în el, că „măsurile privitoare la regulamentul navigaţiei fluviale, se vor publica pe placarde de publicaţii oficiale ce se vor ridicà la Moldava, Drenkova, Orşova şi *Turnu-Severin*" şi ca să dea acestei hotărâri o aparenţă de legalitate, găsim mai departe scris, că „*Ministerul de comerţ unguresc, înfăţişează autoritatea dela Orşova ca născută în virtutea legei VII din 1879, prin care s'au introdus în legislaţia internă a Ungariei art. 57 al tractatului dela Berlin din 1878 şi art. 6 al tractatului dela Londra din 1871, care au pus în sarcina Ungariei cheltuelile lucrărilor cataractelor dela Moldova până în aval de Porţile de Fier*".

Pe lângă neexactitatea cuprinsă în acest articol, că tractatul dela Berlin ar fi pus în sarcina Ungariei chel-

tuelile lucrărilor dela Porţile de Fier, când cunoscut este că acest mandat s'a dat Austro-Ungariei, justificarea oficială ungurească invoacă autoritatea unor învoiri internaţionale, care nici nu prevede constituirea ei.

Regulamentul al patrulea cuprinde regule privitoare la poliţia fluvială pe această porţiune de fluviu.

Titlul oficial al acestui regulament zice, că cuprinde „dispoziţiuni speciale poliţiei navigaţiunei pe secţiunea Dunărei, supusă supravegherei superioare a autorităţii ungureşti de navigaţie din Orşova"; iar articolul prim comite confuziunea de a vorbi de „supravegherea şi poliţia ce urmează a fi exercitată pe această porţiune a Dunărei de jos, de către autoritatea ungurească", pe câtă vreme nu poate fi vorba, *decât de porţiunea dela Porţile de Fier din ţinutul unguresc.*

Regulamentul al cincilea organizează serviciul de pilotaj. Sporeşte personalitatea acestor piloţi, dându-le atribuţiuni ce le covârşeşte capacitatea lor, pe când se scade autoritatea căpitanului vasului. Ba cevà mai mult. Se dă autorităţei dela Orşova latitudinea de a suì pe pe orice vas, fără deosebire de pavilion, câţi piloţi voeşte. Le distribue sarcinele funcţiunei lor; ba îi însărcinează să conducă vasul pe adevărata cale a navigaţiei, iar când este vorba de răspundere, ea rămâne în sarcina căpitanului de vapor!

* * *

Dar ceea ce constitue un element grav al problemei taxelor dela Porţile de Fier, astfel cum le concepe regimul unguresc, este chestiunea tarifelor pe care le înfiinţează pe temeiul zisului regulament. Asupra acestora se cuvine să insistăm puţin.

Intr'adevăr, regimul dela Porţile de Fier calcă hotărârile de drept public internaţional ale congresului dela Viena din 1815, care rămăsese în fiinţă şi dispunea ca taxele să fie uniforme „să nu atârne de calitatea diferită a mărfurilor şi să fie de o proporţie convenabilă"[1]).

1) Vezi art. 111 al tractatului dela Viena 1815 şi art. 15 al tractatului dela Paris.

Ori, regulamentul unguresc nu recunoaşte toate acestea adoptând un regim de strigătoare nedreptate şi de un împovărător şi condamnabil efect comercial.

Pe câtă vreme Comisiunea Europeană nu stabileşte pe Dunăre, unde-şi exercită atribuţiunile, decât o taxă întemeiată numai pe tonajul vaselor, cuprinzând traiectul întreg, dus şi întors, la Porţile de Fier, se stabileşte două taxe:

1. Una de navigaţie pentru trecerea secţiunei Dunărei regularizată şi serviciul de pilotaj.

2. Alta pentru remorcarea vapoarelor din canalul Porţilor de Fier, între Turnu-Severin şi Orşova, fără să mai menţionăm taxele de remorcaj de 5 heleri la tonă de vas şi 4 heleri la orice marfă.

Comisiunea Europeană a Dunărei percepe la eşirea din Dunăre a vapoarelor care încarcă în amonte de Sulina următoarele taxe:

de 201 - 600 t. r. net	0 55	bani de tonă r. m.
„ 601 - 100	1.10	„ „ „ „ „
„ 1001-1500	1.40	„ „ „ „ „
mai mare de 1500	1.70	„ „ „ „ „

Dacă examinăm cazul unui vapor care plăteşte taxa unitară cea mai mare şi anume de circa 3200 t. r. net, care încarcă circa 6500 tone de 1000 kgr. va plăti la comisiunea europeană taxa de:

3200×170=5440 lei
plus taxa sanitară . . . 210 „
Total lei . . . 5650

ceea ce revine pe *tona de încărcătură 0.87 bani.*

Cum la a doua călătorie ce va face pe Dunăre acelaş vapor în acelaş an va plăti numai 80 la sută din taxe, de lei 1.70 tona şi cum mare parte din vapoare fac anual mai mult de două călătorii pe Dunăre, putem admite pentru calculul nostru, două călătorii anual pentru fiecare vapor şi astfel taxa de 0,87 se reduce la 0,78 de tona de încărcământ.

Această taxă este însă în realitate şi mai mică, căci foarte multe vapoare vin în Dunăre încărcate cu mărfuri, dar asupra cărora Comisiunea Europeană nu percepe nici o taxă, indiferent că vor fi intrat încărcate în Dunăre.

Să luăm acum în cercetare prin comparaţie taxele ce se percep pentru trecerea vaselor între Turnu-Severin şi Moldova, zise taxe pentru trecerea Porţilor de Fier.

Să luăm cazul cel mai general şi anume un şlep de 650 de tone a 1000 kgr. capacitate de încărcământ cu 500 tone.

Socoteala ar fi următoarea:

Taxa pentru corpul şlepului
650×20 hl.=13.000 hl.

Incărcământul:

500×180=90.000 hl.
Total . . . 103.000 Heller

sau lei 1087.50, ceea ce revine la lei *2.15 de tonă de încărcământ*. Cum însă trei pătrimi din vasele care merg în sus încărcate, se înapoiază goale şi cum se plăteşte taxa şi la înapoierea şlepului de lei 2.16 de tonă, *se ridică la lei 2.35 faţă de 0.78 bani* cât revine *taxa de tonă de încărcământ ce se percepe de Comisia Europeană a Dunărei, adică o taxă ce reprezintă 300 la sută mai mult.*

Trebue reţinut, că această taxă de lei 2.40 de tonă este aşa fel alcătuită, că 0.27 bani apasă pe vas, pe când 2.14 pe marfa cuprinsă în vas.

Şi mai grozav ne pare povara pe care o aduce comerţului Dunărei taxele ungureşti dela Porţile de Fier, dacă le comparăm cu regimul cumpănit al canalului Nord-Estic. Faţă de taxele ce se percep aci, cele dela Porţile de Fer se calculează a fi de trei ori mai mari [1]).

---

1) Vezi C. T. Teodorescu: Rumänien und die Donnauschiffahrt. 1912.

Mai mult încă, sistemul de tarifare dela Porţile de Fier admite favoruri pentru traficul articolelor de provenienţă ungară, pe câtă vreme nu le îngădue pentru acelea ale altora.

Astfel, acordă reducerea tarifară de 6 hel. pe 100 kl. în loc de 18, cum prevede tariful mărfurilor, încărcăturilor complecte *de cărbuni de pământ, ciment, diferite specii de îngrăşăminte, adică articole de expert ungureşti; în schimb refuză această scădere pentru cereale.*

Cu chipul acesta, regimul dela Porţile de Fer diferenţiind mărfurile şi supunându-le la tarife deosebite, după cum corespunde propriilor sale interese egoiste, ia caracterul unei grozave arme de politică comercială, de natură nu numai să facă ideia de libertate de navigaţie iluzorie, dar să şi aducă prejudiţii însemnate desvoltării comerţului internaţional pe Dunăre.

Taxele dela Porţile de Fier, cărora Ungurii le-au dat un caracter de protecţiune, îngreunând navigaţiunea pe Dunăre, o face şi mai costisitoare şi mai puţin profitabilă comerţului.

Pericolul acesta devine cu atât mai mare, cu cât nimic nu-i poate oprì în mod legal să manevreze aceste tarife în proporţiuni ce ar conveni intereselor lor [1])

* * *

Această stare de lucruri, care a îndepărtat libertatea de navigaţie pe Dunăre la Porţile de Fier, înlocuind-o cu un regim de tiranie fiscală egoistă, fără asentimentul semnatarilor tractatului dela Berlin şi a riveranilor, era oare în căderea guvernului unguresc?

Mandatul dat Austro-Ungariei de congresul din Berlin, a fost pentru efectuarea unei lucrări technice la Porţile de Fier; iar pentru acoperirea cheltuelilor necesare înfăptuirii acestor lucrări, congresul a îngăduit, ce este drept, perceperea unor taxe.

1) Vezi D. A. Sturdza: La Question des Portes de Fer. Bukarest 1899 şi Vintilă I. Brătianu: Un pericol naţional. Studiu asupra taxelor dela Porţile de Fier. Bucureşti 1899.

Dar dacă s'a dat Austro-Ungariei această însărcinare, precum şi soluţia pentru acoperirea poverei financiare ce o va provocà această operaţiune, nu găsim nicăeri nici cea mai mică indicaţiune din care să putem vedeà, că congresul a înţeles să deà dreptul Austro-Ungariei şi mai puţin Ungurilor, să fixeze ei singuri un regim de fiscalitate la Porţile de Fier, să alcătuiască regulamente de supraveghere a navigaţiei, de poliţie fluvială, de reglementare a serviciilor de pilotaj, încălcând astfel atât drepturile riveranilor, cât şi acelea ale Europei, care a decretat solemn regimul libertăţii de navigaţie pe Dunăre şi pentru a cărei apărare s'a creat streaja dela gurile Dunărei încă dela 1856.

Tractatul dela Berlin, care a recunoscut dealtfel interesul European de libertate de navigaţie pe Dunăre, n'a înţeles nici decum să suprime legislaţia de drept public internaţional, care a statornicit şi salvgardat principiul liberei navigaţii pe Dunăre.

Ori, tocmai după aceste tractate existente, nici un Stat nu poate, sub nici un motiv, să fixeze şi să perceapă taxe, să facă regulamente, altele decât cele prevăzute de ele.

Tractatul dela Berlin, concedând Austro-Ungariei dreptul de a percepe taxe în mod provizoriu la Porţile de Fier, pentru a-şi scoate cheltuelile făcute cu efectuarea acelei opere, a desfiinţat, ce este drept, art. 15 al tractatului dela Paris, care glăsuià că nici o taxă nu se va aplicà pe Dunăre neprevăzută de el.

El n'a desfiinţat însă art. 17 şi 19 ale tractatului dela Paris şi art. 6 al tractatului dela Londra din 1871 [1]) în care se prevedeà numai riveranilor dreptul de a reglementà în comun, de a pune taxele, de a supravegheà navigaţia, etc.

Astfel stând lucrurile, Austria ne obţinând nici un mandat care să-i justifice dreptul de a ignorà coriveranii săi şi mai mult încă interesul european la Dunăre,

1) Vezi articolele 17 şi 19 ale tractatului dela Paris în anexe.

refuzându-le amestecul în statornicirea regimului de fiscalitate, ca şi a regulamentelor de navigaţie şi de poliţie fluvială, întru cât tractatul dela Berlin nu stabileşte nimic care ar fi schimbat dispoziţiunile anterioare în vigoare, este evident că regimul stabilit la Porţile de Fer, cu samavolnica hotărâre a ministerului de comerţ ungar, nu poate să fie privit decât ca o încălcare a regimului de drept public internaţional pe Dunăre, pe care concertul european l'a afirmat la 1856 şi consolidat ulterior la 1871 şi chiar prin tractatul din Berlin.

Nici unul din aceste tractate nu dă unui singur ţărmurean, dreptul să facă regulamente de navigaţie, să constitue autorităţi de navigaţie ca aceea dela Orşova şi mai puţin încă să perceapă taxe neizvorâte dintr'o consultaţie a intereselor coriverane.

România, conştientă de interesele sale a sezisat de altfel din vreme năzuinţele operei ungureşti de navigaţiune fluvială dela Porţile de Fier.

Guvernul român şi până la un punct şi cel german nu s'a dat înapoi în a o afirmà ca contrarie interesului de drept public european statornicit pe Dunăre. Şi pentru că regulamentele ungureşti vorbeau şi de exercitarea autorităţii fluviale dela Orşova şi în apele româneşti până la T.-Severin, prin scoborârea personalului lor pe teritoriul românesc şi altele, guvernul unguresc a fost înştiinţat din timp, că România nu recunoaşte valabilitatea organizaţiei dela Porţile de Fier, că orice act al autorităţii ungureşti dela Orşova, ca afişările de dispoziţii regulamentare, ca scoborârea personalului pe teritoriul românesc, etc., vor fi socotite ca călcare de teritoriu şi că vor fi tratate în consecinţă.

Era evident, ca România să nu poată tolerà o atingere a suveranităţii sale de către o constituire ce nu-şi aflà o fiinţă legală în nici o dispoziţie de drept public internaţional.

De altfel, guvernului austro-ungar nu i-a lipsit sentimentul incapacităţii sale de legiferare în această pri-

vinţă. Dovada acestui fapt o face tractatul încheiat cu Serbia la 26 Iunie 1878, cu câteva zile înaintea semnărei tractatului dela Berlin, prin care Austria îşi asigură consimţimântul Serbiei întru executarea lucrărilor de regulamentare a Porţilor de Fier, pe temeiul dispensei ce i-o acorda de a nu-i mai cere concursul ei financiar în vederea acestor lucrări, iar în schimbul renunţării, acordă Serbiei clauza *naţiunii cele mai favorizate*, în regimul comercial convenţional, în ce priveşte navigaţiunea dela Porţile de Fier[1]).

* * *

Lucrările ce s'au făcut de Ungaria şi care au provocat o cheltuială însemnată n'au avut măcar meritul să satisfacă aşteptările unei adevărate libere şi neimpedicate navigaţiuni la Porţile de Fier[2]).

In susţinerea acestei afirmări mă voiu servì numai de judecata Austro-Ungarilor înşişi.

O încheiere a Camerei de Comerţ din Viena din 10 Aprilie 1899 declară textual:

„Apreciind lucrările făcute de Unguri la Porţile de Fier în efectele lor, trebue să recunoaştem din nefericire, că dificultăţile navigaţiei pe această porţiune a Dunărei sunt departe de a fi fost înlăturate. Prin lucrările săvârşite până acum, navigaţiunea n'a devenit mai puţin periculoasă ca mai înainte şi nici mai eftină".

D-l *Blociszewsky*, profesor la Academia consulară din Viena, scrie:

„Cu toate osanalele ce au însoţit, în presa Austro-

1) Vezi în extenso această convenţie în anexa No. XXII.

2) Participarea oficială a României la serbările de inaugurare a lucrărilor de la Porţile de Fier în 1899 nu constitue, cum au voit ungurii prin publicistica lor să se acrediteze, o adeziune la o încălcare a dreptului României. Ea a fost numai o cestiune de condescendenţă personală în împrejurările politice nelămurite de atunci.

România, cu toate acestea n'a întârziat să protesteze alături de Germania în aceasta cestiune.

„Ungară, sărbătorile dela Orşova, cu toate comentariile „măgulitoare ce s'au făcut în străinătate, nu poate cine-„va, după ce a examinat serios condiţiile în care a fost „construit acest canal, de cât să facă cele mai mari re-„zerve asupra utilităţii lucrărilor făcute la Porţile-de-„Fier. In realitate dacă aceste lucrări nu vor fi cu totul „transformate, noua cale va fi tocmai atât de puţin „folositoare navigaţiei, pe cât era şi vechea cale a „Cataractelor. Canalul Porţilor de Fier are o lungime „totală de 2,840 metri. Din cauza piedicei naturale „pe care o alcătueşte bancul dela Prigada, nivelul „fluviului se găseşte mai ridicat la capătul supe-„rior al canalului, decât la extremitatea sa inferioară. „Rezultă de aici o înclinare de 2 jum. metri pe kilo-„metru, *ceiace este considerabil.* Pentru a îndulci această „pantă, — inginerii unguri fiindcă s'au încăpăţânat a „îndepărta sistemul ecluzelor, — ar fi trebuit să dea ca-„nalului o lungime de 4 sau 5 kilometri. Din nenoro-„cire, repedele curent este tăeat în dreptul satului sâr-„bescu *Sibb,* de un abis abrupt, şi adânc de 70 metri. „Şi, apele sunt atât de violente în cât a fost imposibil „de a prelungi digurile care ţărmuesc canalul. Din „cauza acestei înclinări şi a obstacolelor pe care fluviul „le întâlneşte *încă* pe partea stângă a canalului şi care „au rămas nesfărămate, apele se precipită cu o iuţeală „ameţitoare de 3 până la 5 m. pe secundă prin trecă-„toarea ce le este lăsată între cele două diguri. Această „iuţeală de la suprafaţa apelor o mărturiseşte şi ingi-„nerii unguri. Dar, ceiace ei uită de a spune, este că „iuţeala maximă a apelor nu este la suprafaţa lor, ci la „o treime din adâncimea lor. Atunci când *scara indica-„toare* din Orşova arată 3 metri deasupra lui zero şi „canalul are o adâncime de 3 metri dedesuptul etaju-„lui, înseamnă că adâncimea apei este de 6 metri, şi „cea mai mare iuţeală a curentului se găseşte la o a-„dâncime de 2 metri. Ori, tocmai aceasta este adânci-„mea pe care o vor atinge şlepurile prea încărcate, pre-

„cum şi vasele ce vin de la mare şi care au un calaj „şi mai adânc. Primul remorcher care a navigat pe „canal, singur fără a târâ alt vas după el, a fost re„morcherul numit *Tisza*, al companiei austriace de na„vigaţiune, şi i-a trebuit 23 minute. La 17 Martie 1896 „steamerul *Drawe*, a aceleiaşi societăţi, a pus, pentru a „străbate canalul, 21 de minute, mergând cu toată iu„ţeala maşinei sale. In fine la 21 Martie, cel mai mare „remorcher *Thommen*, de o putere nominală de 800 „cai de abur, târând un singur şlep încărcat cu 260 „tone, a navigat 71 de minute pentru a străbate cana„lul. Ori, este ştiut, că remorcherele, cel puţin pe par„tea de Dunăre ce străbate Ungaria, târăsc câte 4 şi 5 „şlepuri, încărcate fiecare dela 250 până la 600 tone. „In Austria şi Bavaria curentul find mult mai repede, „un remorcher nu poate târî un aşa de lung tren. Din „toate acestea se vede uşor, că un remorcher care ar „sosi din România, târând după el mai multe şlepuri, „va trebui să străbată canalul pentru fiecare şlep în „parte. Iar dacă ţinem seamă de experienţele făcute, „acest remorcher nu poate tăia curentul în amonte „nici chiar cu un singur şlep de 600 tone. Chiar dacă „acest remorcher ar avea o putere de 800 cai de „abur, va trebui sau să mai descarce şlepul, pentru „a-l mai uşura, sau să întrebuinţeze două remorchere. „In cel mai fericit caz această operaţie nu se va putea „face în mai puţin de 7 ore. Şapte ore pentru a remorca „un singur şlep este enorm, fără a mai socoti întâr„zierile ce ar proveni din deranjările cârmei şi altele... „cari, dacă s'ar întâmpla... catastrofa ar fi inevitabilă, „căci fundul canalului fiind numai de stâncă, este im„posibil de a se arunca ancora, iar vasul s'ar duce în „voia curentului care l'ar izbi, desigur de cheiuri".

Bela de Gonda ne spune: „S'a constatat că cu toate lucrările de rectificare, remorcherului „*Tisza*", al societăţii austriace, i-a trebuit 23 minute ca să târască alt vas printr'un canal numai de 1800 metri. Vaporului de

pasageri „*Drawe*“, al aceleaşi societăţi, i-a trebuit 21 minute pentru a străbate canalul mergând cu toată iuţeala maşinei sale.

„*Thomen*“ un vapor de 800 cai putere a putut abea în 75 minute să iasă la lumină cu un încărcământ de 260 de tone“.

Ministrul de comerţ *Hegedus*, referindu-se în Parlamentul ungar din 1899 la acele aproape 40 milioane cheltuite cu efectuarea lucrărilor dela Porţile de Fier, se exprimă în modul următor:

„Acum este cestiunea să ştim dacă prin cheltuelile noastre ne-am atins scopul de a fi ridicat piedicile dela Porţile de Fier. Dacă îmi va pune mie cineva această întrebare, nu mă voiu sfii să vă răspund, fără de ocol, că *nu ne-am atins scopul*“.

Profesorul de specialitate, *Arnold*, se rezumă în cuvintele următoare:

„Judecând cu nepărtinire opera săvârşită, nu pot decât să mă raliez părerei distinsului hydrolog Vasarhely, cum şi la avizul specialiştilor străini, că în locul canalului dela Porţile de Fier s'ar fi adus navigaţiunii mult mai mult folos printr'o lucrare cu ecluze“.

Iar pentru a încheià, în recentul său studiu apărut în „Revue de Hongrie“, Kvassay, şeful Construcţiunilor fluviale din Ministerul de Agricultură ungar, scrie:

„Cu toate acestea, trebue să mărturisim că marele scop urmărit prin lucrările dela Porţile de Fier n'a reuşit complectamente.

„Intr'adevăr, precum s'a văzut, în secţiunea fluviului în cestiune, în afară de obstacolele suprimate, s'au văzut răsărind altele neaşteptate, care trebuesc înlăturate, dacă este vorba să desăvârşim opera începută“.

Kvassay ne mai spune, că planurile şi devizele complectate în vederea acestor lucrări ar fi gata şi că realizarea lor necesitează o nouă cheltuială de 16—20 milioane de coroane.

Explicaţia nereuşitei lucrărilor trebuieşte căutată şi

aflată în faptul, că s'a comis greşeala de a se execută un canal deschis în loc de un canal cu ecluze. Din această cauză, viteza apei s'a sporit foarte mult, ajungând la 5 metri pe secundă, ceeace face foarte grea şi costisitoare navigaţiunea în contra curentului, iar pe de altă parte, din cauza curentului mare, nivelul apelor din amontele canalului s'a scoborât cu circa 30 cm. ceeace reduce pescajul cu care pot navigà vasele. Actualmente se fac lucrări în sus de canal, foarte costisitoare, pentru a remedià acest inconvenient şi anume: de a ridicà nivelul apei, îngustând albia Dunărei. Deşi lucrările canalului au fost făcute spre a se puteà obţine în tot cursul anului între Severin şi Orşova 3 m. adâncime, din cauza lucrărilor greşit efectuate, nu s'a putut obţine acest rezultat.

Cu toate acestea nu se poate tăgădui, că mişcarea comercială pe Dunăre a crescut dela 1899 încoace. Şi în această privinţă tablourile dela păginele 135 şi 136, cari rezumă mişcarea comercială pela Porţile de Fier dela 1899, şi până la 1912 concretizează în cifre starea de lucruri de astăzi în comparaţie cu cea din trecut. De unde la 1899 traficul general al mărfurilor urcate şi scoborâte pe la Porţile de Fier se cifrează la 2.865.000 chintale metrice, în 1912 el se urcă la 7.450.000.

Interesant este să aflăm din tabloul situaţiei încasărilor provenite din taxele dela Porţile de Fier, că faţă de cheltuelile enorme ce-au costat aceste lucrări, aceste încasări nu pot să acopere măcar dobânzile şi amortizările cuvenite.

Trei sunt cerinţele esenţiale care determină însemnătatea şi utilitatea comercială a unei căi de comunicaţii: 1) siguranţa, 2) eftinătatea transportului şi 3) promptitudinea şi iuţeala expediţii mărfurilor.

Privită navigaţiunea Dunării la Porţile de Fer din aceste trei consideraţii trebue să recunoaştem, că cu toate cheltuelile făcute, libera navigaţiune nu găseşte la Porţile de Fer siguranţa, pentru că pericolele de navigaţie per-

Tabloul I

cuprinzând vasele cu încărcământul lor care au trecut prin secțiunea regularizată a Porților de Fier dela 1 Ianuarie 1900 până la 31 Decembrie 1912

Anul	In amonte, calagiu, Incărcate: numărul	In amonte, calagiu, Incărcate: Chintale metrice	In amonte, calagiu: goale (Numărul)	In amonte, calagiu: total (Numărul)	In aval, calagiu, Incărcate: Numărul	In aval, calagiu, Incărcate: Chintale metrice	In aval, calagiu: goale (Numărul)	In aval, calagiu: total (Numărul)	Total, calagiu, Incărcate: Numărul	Total, calagiu, Incărcate: Chintale metrice	Total, calagiu: goale (Numărul)	Total, calagiu: total (Numărul)	Bastimente cu vapori, In amonte: Remorchere	Bastimente cu vapori, In amonte: Supuse la taxe	Bastimente cu vapori, In amonte: total	Bastimente cu vapori, In aval: Remorchere	Bastimente cu vapori, In aval: Supuse la taxe	Bastimente cu vapori, In aval: total	Bastimente cu vapori, Total: Remorchere	Bastimente cu vapori, Total: Supuse la taxe
1899 } 1900 }	450	1.640.640	125	565	432	1.224.674	178	610	882	2.865.314	293	1.175	478	249	727	271	434	705	794	683
1901...	551	1.909.840	97	648	345	946.021	322	667	896	2.855.861	419	1.315	458	255	713	233	478	711	691	733
1902...	358	1.384.660	240	598	442	1.236.757	246	668	780	2.621.417	486	1.266	334	317	651	257	379	636	591	696
1903...	510	2.096.332	218	723	310	766.813	285	595	820	2.863.145	498	1.318	370	326	696	282	399	631	652	725
2904...	660	2.873.191	136	796	269	811.632	507	776	929	3.684.825	643	1.572	461	333	794	362	421	783	823	754
1905...	528	2.140.162	138	666	331	1.022.769	358	689	859	3.162.932	496	1.35	451	292	743	325	418	743	776	710
1906...	359	1.656.621	279	638	411	1.410.302	207	618	770	3.066.923	486	1.256	411	359	770	290	480	770	701	839
1907...	451	2.215.086	271	722	442	1.542.811	293	735	893	3.757.897	564	1.457	487	342	829	357	472	829	844	814
1908...	222	1.021.409	462	684	499	1.856.101	217	716	721	2.877.510	679	1.400	379	385	764	372	395	767	751	780
1909...	1.277	6.537.137	417	1.694	551	1 986.841	1.036	1.587	1.828	8.523.978	1.453	3.281	2.191	586	2.777	2.190	492	2.682	4.381	1.078
1910...	570	2.773.076	790	1.360	715	3.043.118	390	1.105	1,285	5.816.194	1.180	2.465	1.272	587	1.859	1.264	500	1.764	2.536	1.087
1911...	847	3.631.632	310	1.158	497	1.945.744	545	1.042	1.344	5.577.376	855	2.199	1.158	640	1.798	1.153	586	1.739	2.311	1.226
1912...	967	3.684.865	383	1.350	762	2 765.844	574	1.336	1 729	7.450.209	957	2.686	2.155	601	2.756	2.155	526	2.681	4.310	1.127
Total	7.750	34.564.653	3.851	11.601	5.986	20.558.928	5.158	11.144	13.736	55.123.581	9.009	22.745	10.605	5 272	15.877	9.511	5.980	15.491	20.116	11.252

Tabloul II.

Cuprinzând cheltuielile necesare întreţinerei lucrărilor secţiunei regularizate dela Moldova la Turnu-Severin sub gestiunea autorităţei regale Ungare la Porţile de Fier ca şi acelea ale serviciului de pilotagiu

Année	Chelt. prevăzute în bugetul anual						Cheltuieli neprevăzute în buget		TOTALUL Cheltuelilor		Amortisment şi dobânzile împrumutului contractat pentru regularizarea Porţilor de Fer		Cheltueli totale cu dobânda şi amortismentul capitalului		VENITURI		Diferenţa între venituri şi cheltueli sau deficit anual	
	Salariul personalului		Cheltuelile pentru material		Cheltueli extraordinare													
	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f	Cor.	f
1899	34.695	45	30.606	97	—	—	99.162	29	164.464	71	1.448.640	—	1.613.104	71	56.226	22	1.556.378	49
1900	129.488	01	62.290	49	33.489	37	61.194	23	286.462	10	1.445.400	—	1.731.862	10	552.536	76	1.179.325	34
1901	128.233	62	84.327	53	—	—	15.883	32	228.444	47	1.454.160	—	1.682.604	47	546.288	37	1.136.316	10
1902	127.761	75	89.588	2[illegible]	—	—	275.439	50	492 789	45	1.450.560	—	1.943.349	45	518.473	56	1.424.875	89
1903	128.847	35	73.498	69	—	—	—	—	202.346	04	1.458.060	—	1.661.306	04	590.027	13	1.071.278	91
1904	127.741	40	73 500	—	45.000	—	—	—	246.241	40	1.443.400	—	1.689.241	40	759.070	49	930.170	91
1905	137.591	15	73.453	40	—	—	212	51	211.857	06	1.451.400	—	1.662.657	06	630.186	36	1.032.470	70
1906	133.274	46	78.137	81	500.000	—	—		711.412	30	1.459 440	—	1.170.852	30	580.754	64	1.590.097	66
1907	131.362	8	77.190	—	96.432	40	—	—	304.985	25	1.455.120	—	2.760.105	25	655.960	92	1.104.144	33
1908	126.837	79	77.300	-	50.000	—	128.369	33	382.507	12	1.450.800	—	1.833.307	12	617.959	12	1.215.348	—
1909	139.482	72	105.481	45	50.000	—	—	—	294.964	17	1.446.480	—	1.741.444	17	1.518.108	07	223.336	10
1910	137.116	80	77.298	27	50.000	—	—	—	264.415	07	1.454.160	—	1.718.575	07	992.801	33	725.773	74
1911	137.843	10	85.329	23	47.871	82	10.768	12	281.812	18	1.449 480	—	1.731.292	27	868.110	50	863.181	77
1912	146.749	84	95 718	40	253.756	54	—	—	496.224	88	1.461.100	—	1.957.324	88	1.232.626	52	724.698	36
Total	1.767.026	32	1.083.720	54	1.126.550	13	591.029	30	4.568.326	29	20.328.700	—	24.897.026	29	10.119.629	99	14.777.396	30

sistă, sistemul de tarifare împiedică realizarea unui transport eftin, iar promptitudinea expediţiunei mărfurilor şi iuţeala de navigaţie suferă tocmai ca consecinţă a nesiguranţei navigaţiunei. In ziua în care aceste obstacole vor fi înlăturate, libera navigaţiune pe această porţiune a Dunărei va servi cu adevărat interesele comerţului atât al statelor continentale riverane, cât şi al celorlalte state interesate la acest comerţ şi pentru care Dunărea a devenit un instrument de penetraţie.

* * *

Din expunerea succintă a stări de lucruri la Porţile de Fier reiese fără îndoială, că chiar sarcina pe care Europa a dat-o Austro-Ungariei a fost departe să fie împlinită astfel cum o reclamă interesele de liberă navigaţiune pe Dunăre.

Taxele dela Porţile de Fier, concepute ca echivalent al cheltuelilor necesitate de efectuarea lucrărilor technice în cuprinsul acestui ţinut şi care pe temeiul legislaţiunilor de drept public internaţional trebuiau să fie uniforme şi neîmpovărătoare, deveniră printr'o interpretare abuzivă a Ungariei o armă de privilegiu şi protecţiune comercială şi economică în mâna Austro-Ungariei.

Reducând libertatea de navigaţie pe Dunăre în profitul său propriu, Austro-Ungaria a făcut o gravă transgresiune, atât în dauna riveranilor, cât şi a interesului european dela care primise mandatul pentru aducerea la îndeplinire a acestei opere, interesând comerţul european.

Tocmai pentru aceasta, astăzi când Europa este pe punctul de a revizui dacă problema nu se va rezolvà mai radical cauzele desarmoniilor ce pun în conflict fie politic, fie economic Statele, se impune să examineze cum i s'a executat mandatul şi să îngrădească prin noi alcătuiri internaţionale orice tendinţă ce ar ispiti să lovească în interesul european pe Dunăre.

Starea de fapt dela Porţile de Fier atinge întru totul

libera navigaţiune pe Dunăre şi lasă să se vadă în acelaş timp exerciţiul lămurit al tendinţei de a pune regimul de acolo în serviciul intereselor egoiste politico-comerciale ale Austro-Ungariei.

Acestea sunt motive, care chiar din punct de vedere al dreptului public internaţional al fluviilor, trebue să conducă la retragerea mandatului dat.

Aceasta cu atât mai mult cu cât, după cum afirmă actualul şef al apelor din Ministerul de Agricultură ungar, desăvârşirea lucrărilor efectuate dar nereuşite, care au costat 40 de milioane coroane, mai reclamă încă 16 milioane, ceiace n'ar face decât să îngreueze şi mai mult operaţiunea financiară de despăgubire a Ungariei cu ocazia retragerei mandatului.

Din acest punct de vedere, s'ar puteà ivì chestiunea de a se da o dreaptă despăgubire Austro-Ungariei pentru lucrările făcute.

Acì însă începe şi greutatea soluţiunii.

Cine să facă despăgubirea? S'a format la noi pe temeiul interesului ce-l avem la Porţile de Fier o opiniune, ca Statul român să facă chiar sacrificiul întreg al acestei despăgubiri şi rescumpărări[1]).

Acest mod de a vedeà, fără să ne intimideze ca operaţiune financiară, îl socotim ca oneros şi neechitabil.

Baza de drept a cestiunii ne indică pentru aceasta pe înşişi mandatarii semnatari ai tractatului dela Berlin, care au creat această stare de lucruri.

Dar privind problema sub aspectul mai larg, al interesului comercial ce se manifestă la gurile Dunării, am puteà afla o bază şi mai largă, pentru o contribuţie şi mai fericită la înfăptuirea acestei idei. Intr'adevăr, dacă pentru mandatari, interesul politic şi economic concură deopotrivă, iar pentru riverani cel economic este covârşitor, pentru reintronarea unui regim de liberă navigaţiune pe Dunăre, vom vedeà în capitolul următor

1) D. Neniţescu: Chestiunea Dunărei. Bucureşti.

cum mişcarea pavilioanelor de navigaţiune dela gurile Dunării ne arată, că la acest interes al unei neîntrerupte şi libere navigaţiuni pe Dunăre, mai participă şi alte state, în afară de cele riverane şi ale mandaţilor.

Iată dar *trei categorii de interese*, cari reclamă deopotrivă un regim de libertate dunăreană, astfel cum a fost aşezat prin legislaţia de drept public internaţional din 1815, 1856 şi 1878.

XI

Situaţia actuală a navigaţiei fluviale, cum şi a regimului de navigaţie şi de poliţie fluvială pe Dunărea de Jos

Intre mişcarea economică a unei ţări şi mijloacele ei de comunicaţie a fost totdeauna cea mai strânsă legătură.

Sub imboldul creşterei producţiei noastre agricole, deservită de mijloace lesnicioase de comunicaţie, s'a desvoltat la noi, precum văzurăm, un comerţ exterior în proporţii necunoscute până odinioară.

In procesul acesta de desvoltare a producţiei agricole româneşti şi a comerţului la care a dat naştere, Dunărea ca mijloc de comunicaţie şi de transport a avut un rol preponderent, mai cu deosebire dela îmbunătăţirea navigaţiei la gurile ei, cum şi a reţelei de căi ferate, ţesute în decursul vremei, toate aducând spre descărcare la Dunăre producţiunea agricolă a ţărei[1]).

Porturile noastre dunărene deservesc nu numai interesul producţiunei şi consumaţiei româneşti, ci şi o bună parte a zonei Bulgariei, Serbiei şi Ungariei ce cade în bazinul Dunărei. Nu este de mult de când întregul trafic al Dunărei de jos era în stăpânirea Austro-Un-

1) Vezi C. I. Băicoianu: Handelspolitische Bestrebungen Englands etc.

gariei, care intenţiona să tragă tot profitul din această situaţie.

Dezvoltarea economică pe care a determinat-o evoluţia politică a făcut ca această hegemonie să fie fărâmiţită prin participarea şi a altor State interesate fie politiceşte, fie economiceşte la comerţul Dunărei.

Participarea aceasta o aflăm astăzi întrupată în 5 diferite grupări de interese, reprezentate fiecare prin pavilionul lor. După vechime în primul rând menţionăm societatea austriacă de navigaţiune pe Dunăre.

Istoricul ei l'am văzut mai sus, ca să mai fie nevoe să insistăm asupra lui.

Privilegiul acestei societăţi de navigaţie pe Dunăre cade după 1856 ca efect al principiului de libertate pusă în tratatul dela Paris la 1856 şi ca urmare a concurenţei ce începe să-şi facă drum.

De aceea, guvernul austriac, pentru a compensa pierderile ce ar încerca societatea din această cauză, a acordat o subvenţie de 3.640.000 coroane ce i s'a servit până la 1880, când i-a încetat privilegiul.

Azi, societatea austriacă are un parc fluvial compus din 134 vapoare şi remorchere cu 854 şlepuri, având o capacitate de 436.264 tone şi reprezentând o valoare de 90 milioane lei.

Societatea întreţine linii regulate de mărfuri pe toată întinderea Dunărei, dela Regensburg la Sulina şi a apucat vremuri de aur în ce priveşte rentabilitatea.

Roadele frumoase pe care le culegea Austria pe Dunăre a excitat încă de mult şi interesul Rusiei în această direcţie.

Astfel auzim chiar în 1847 vorbindu-se despre o societate de navigaţie rusească pe Dunăre, care dispare pe la 1850, ca să reapară iarăşi după războiul dela 1877-78.

Este vorba de astă dată de compania Gargarin, care ia fiinţă având obiectivul să atingă Belgradul.

Incurajată de guvernul rus, creează linia Odesa-Corabia fiind astfel prima companie de concurență a austriacilor pe Dunăre.

Parcul companiei Gargarin este însă încorporat la 1886 la societatea Rusă cu vapoare pe Marea Neagră, cu sediul la Odesa şi cu agenţie generală la Galaţi, căreia guvernul îi şi dă o subvenţie anuală de 315 mii ruble.

Ea navigă până la Belgrad şi număra 4 vapoare de mare, care făcea cursa regulată între Odesa-Galaţi prin canalul Okceacov, deservind porturile dunărene Chilia, Ismail şi Reni şi transportă atât pasageri, cât şi mărfuri.

Serviciul exclusiv fluvial numără 12 remorchere şi 120 şlepuri, din care 18 tankuri de petrol.

Şlepurile care sunt întrebuinţate la transportul mărfurilor generale sunt de aşa fel constituite ca să poată fi remorcate şi pe mare.

*
* *

Necesitatea de transport a sărei în Serbia, faţă de scumpetea chiriei vaselor austriace, a dat naştere celei de a treia societăţi de navigaţie pe Dunăre sub pavilion românesc, Navigaţiunea Fluvială Română.

A luat fiinţă la 1890, înjghebându-se sub auspiciile Statului. Serviciul acesta de navigaţie românească face să fâlfâe pentru prima oară pavilionul românesc pe Dunăre.

Parcul românesc a aflat în traficul ţării româneşti o bază prielnică dezvoltării sale şi în curând a putut să-şi întindă liniile sale prin legătura cu societatea „Süd-Deutsche-Donau-Dampfschiffahrt" până la Regensburg [1]).

In timpul din urmă, societatea de navigaţie românească a progresat într'atât încât a reuşit să întreacă atât pe ruşi cât şi pe unguri, înscriindu-se din punctul

1) Vezi în privinţa legăturei serviciului Navigaţiunei fluviale româneşti cu acel al Germaniei referatul d-lui Vintilă Brătianu ca director al Regiei Monopolului Statului, către Consiliul de administraţie din 1898.

de vedere al afacerilor pe Dunăre imediat după societatea austriacă.

Parcul său flotant reprezintă azi un capital de aproape 15 milioane şi se compune din:

11 remorchere.

13 vapoare de pasageri.

108 şlepuri având o capacitate de 80.000 tone şi

11 tancuri pentru petrol şi derivate.

Incurajată de traficul crescând al Dunării, iniţiativa românească a creeat acum în urmă la 1913 o a doua societate de navigaţie, „Societatea Română Dunăreană“ exclusiv în vederea traficului de mărfuri, cu un capital de 7 ½ milioane. Ea are 4 elevatoare, 66 şlepuri şi 4 remorchere.

Serviciul de navigaţie română al statului dispune de 35 agenţii dintre care 20 în porturile româneşti, 8 în cele bulgăreşti, unul în porturile Serbiei, 3 în ale Austro-Ungariei, 3 în cele germane.

Din acestea, 29 aparţin serviciului de navigaţie, 6 societăţii de navigaţie „Süddeutsche“ care pe temeiul convenţiunii ce avem cu această societate, stă la dispoziţia şi a serviciului român de navigaţie.

Societatea a fost acum în urmă expropiată de capitalul austriac, devenind astfel austriacă.

* * *

Deşi compania austriacă pe Dunăre satisfácea cu suficienţă interesele politicei monarhiei pe Dunărea de jos, guvernul ungar, doritor să deservească şi mai mult cauza expansiunei naţionale de mărfuri ungureşti în România şi ţările balcanice, a înfiinţat la 1895 societatea ungară de navigaţie fluvială şi maritimă pe Dunăre.

Societatea este constituită cu un capital de 20 milioane coroane şi primeşte dela guvernul unguresc o subvenţie de 60.000 coroane anual.

In anul când veniturile n'ar fi suficiente pentru a servi acționarilor 5 % legea prevede sporirea subvenției cu 100.000 coroane.

Caracterul de însemnat instrument politico-comercial pe care îl atribue oficialitatea ungară acestei societăți mai reiese și din următoarele stipulațiuni contractuale dintre guvern și societate, pe care nu trebue să le scăpăm din vedere.

In cazul când prin scoborârea tarifelor societății, necesitată de concurența celorlalte întreprinderi de navigațiune fluvială pe Dunăre, dividendul de 5% n'ar fi asigurat, Statul mai prevede ca guvernul ungar să dea un avans de 300.000 fiorini fără de dobânzi, iar când nici această sumă n'ar fi suficientă, Statul se obligă sau să ramburseze acțiunile „al pari" sau să servească acționarilor o rentă de 5%.

Prin tarife combinate cu căile ferate s'a căutat să se chezășuiască vitalitatea acestei societăți.

In schimbul acestor sacrificii, societatea a fost obligată să înființeze un serviciu de mărfuri între Presburg-Viena-Passau-Regensburg, cu 2—3 voiajuri pe săptămână, cum și un serviciu regulat de mărfuri între Orșova-Galați cu 3 voiajuri săptămânal regulat și un altul regulat de pasageri și mărfuri, de mare viteză, între Semlin, Belgrad și Galați.

Societatea dispune de un parc plutitor compus din:

14 vapoare de pasageri,

34 remorchere și

250 șlepuri cu o capacitate de 120.000 tone.

Societățile austro-ungare și rusești trebuesc privite mai mult ca niște societăți politice, ca instrumente de penetrațiune, decât comerciale propriu zise.

* * *

Afară de aceste 4 mari societăți, mai fac traficuri de mărfuri pe Dunărea de jos o serie de armatori, vreo

320 la număr, având un parc de 603 şlepuri cu un tonaj de 486.995 tone [1]).

Din alăturatul tablou, reprezentând mişcarea navigaţiunei pe Dunăre după pavilioane se constată, că astăzi parcul României a reuşit să ţină rândul întâi. După el vine cel austriac, apoi cel unguresc, rus etc.

Numărul vaselor intrate şi eşite după naţionalitatea pavilionului în anul 1911

Pavilionul	Navig. fluvială		Navig. maritimă		Total	
	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite
Române . .	12.263	12.116	240	238	12.503	12.354
Austriace . .	8.683	8.657	441	442	9.124	9.099
Belgiene . .	—	—	75	75	75	75
Bulgare . .	1.287	1.263	9	7	1.296	1.270
Egiptene . .	—	—	—	—	—	—
Grece . . .	3 422	3.380	425	425	3.847	3.805
Engleze . .	133	129	547	541	680	670
Franceze . .	126	127	57	58	183	185
Germane . .	63	69	84	83	147	152
Italiene. . .	263	261	249	247	512	508
Olandeze . .	—	—	13	14	13	14
Otomane . .	981	986	657	656	1.638	1.642
Ruse. . . .	2.879	2.875	148	148	3.027	3.023
Sârbe . . .	162	162	—	—	162	162
Spaniole . .	—	—	1	1	2	1
Ungare. . .	4.792	4.803	63	63	4.855	4.866
Alte pavil. .	—	—	22	22	22	22
Total. . .	35.054	34.829	3.019	3 019	38.085	37.848

1) Iată cum se repartizează acest parc particular pe naţionalităţi şi capacitate.

Parcul de Şlepuri pe Dunăre aparţinând la 320 de particulari repartizat pe naţionalităţi şi capacitate

Naţionalitatea	Numărul Şlepurilor	Capacitatea în tone
Române	231	225.670
Greceşti	257	210.935
Austriace	59	72.880
Italiene	28	20.850
Englezeşti	9	10.350
Germane	5	6.950
Franceze	12	17.005
Bulgare	10	12.730
Otomane	12	9.125
Total . . .	603	486.995

* * *

Cercetarea condiţiilor regimului de navigaţiune şi de poliţie pe această parte a Dunării de jos şi pe Dunăre în general, de care este legată acest avânt al traficului pe fluviu, ne conduce la partea cea mai delicată, dar şi cea mai importantă a problemei dunărene,

Dacă observăm lucru mai deaproape constatăm, că Dunărea este obiectul atâtor regimuri câte ţări riverane sunt.

Incepând cu Würtembergul, Bavaria, Austro-Ungaria, Serbia, Bulgaria şi România au toate legislaţiuni locale interesând navigaţiunea şi poliţia pe Dunăre numai până la hotarul lor.

Judicioasă este şi caracterizarea acestei stări anormale pe care ne-o înfăţişează consilierul ministerial ungar Kvassay în studiul său, când se exprimă: „Cine voeşte să navigheze dela Ulm la Sulina trebue să studieze un labirint de 910 paragrafe din care se compune legiurile cuprinzând navigaţia pe Dunăre [1]).

Constatarea aceasta este fără îndoială preţioasă. Ea trebue totuşi complectată cu aflarea şi explicarea cauzelor care au adus navigaţia în această stare critică.

Scurtele priviri istorice asupra chestiunei navigaţiei pe Dunăre pe care le-am desvoltat aci mai sus ne arată, că Austro-Ungaria are cea mai mare parte de răspundere a acestei situaţiuni.

---

1) Vezi E. Kvassay. „Le Danube International" in Revûe de Hongrie din 15 August 1913.

Iată enumerarea lor exactă:

1. 47 paragrafe ale tractatului dunărean din 1857.
2. Nimic în ce priveşte Würtembergul.
3. 29 paragrafe de regulamente de navigaţie fluvială bavareze.
4. 105 §§ ale Ministerului Austriac, plus 50 paragrafe ale prefecturei Austriei de Jos şi 50 ale Austriei de sus.
5. 132 §§ de regulamente de navigaţie ungureşti.
6. 62 §§ de prescripţiuni ale reglementelor dela Porţile de fer.
7. Nimic în Bosnia şi Herzegovina.
8. Nimic în Serbia.

Intr'adevăr, tratatul de la Paris confirmând existența unui interes european pe Dunăre a instituit un regim de libertate a navigației pe acest fluviu.

Două instituțiuni au fost chemate la viață pentru a garanta acest principiu :

1. Comisiunea Europeană pentru gurile Dunărei.

2. Comisiunea riveranilor.

Din antagonismul dintre interesul internațional european și cel egoist austro-ungar, a eșit triumfător acesta din urmă.

Luând ca temei atingerea suveranităței sale pentru a'și acoperi pretențiunile de heghemonie pe dunăre, Austro-Ungaria a susținut ca cursul Dunărei să fie împărțit în două secțiuni : a Dunărei sus și de jos.

Neadmițând regimul libertăței de navigațiune pe Dunărea de Sus, îl cerea cu toată stăruința pe Dunărea de jos, unde fără a fi riverană căută să aibă cuvânt hotărâtor, pentru a introna astfel aci o stăpânire economică și prin aceasta una politică.

Conflictul de interese pe care l-a provocat această năzuință, ce cadra puțin atât cu interesul riveran, dar mai ales european și încalcă dreptul pozitiv internațional public, formulat de legislațiile internaționale în vigoare, dă tânguirilor nedumerite ale d-lui *Kvassay* nu numai explicații lămurite, dar și indicațiuni prețioase asupra direcțiunilor încotro s-ar putea căuta și găsi soluțiunile viitorului.

* * *

Lungul Dunărei, care scaldă teritoriul românesc pe o întindere de 955 cm. de la Turnul Severin la Sulina și

9. 240 §§ de prescripțiuni pentru porturile și navigația dealungul României.

10. 84 §§ de legi bulgărești, relative la poliția porturilor.

11. 211 §§ de regulamente promulgate la 1911 de comisia europeană.

12. 12 regulamente rusești relative la brațul Chilia.

poartă denumirea de Dunărea de Jos, este cârmuit de 3 diferite regimuri de navigaţiune:

1. Gurile Dunărei, dela Galaţi şi până la vărsarea lor în Mare, stau sub autoritatea Comisiunei Europene şi a regimului întocmit de ea în mod absolut, fără amestecul suveranităţei României.

In partea din amonte, de unde începe Dunărea de jos, navigaţiunea este supusă cunoscutului regim al Porţilor de Fier, care cade în parte şi pe ţinutul românesc.

Porţiunea cuprinsă între aceste 2 secţiuni, dela Turnu Severin la Brăila, constitue partea de mijloc a Dunărei de jos.

Pe aceasta o vedem cărmuită de un alt regim, formulat în regulile juridice ale regulamentului porturilor şi malurilor româneşti din 1879 inspirat de normele dreptului public internaţional în materie de navigaţie fluvială.

Pentru motivul dificultăţilor ce isvorăsc din codevălmăşia cursului Dunărei cu malul bulgar, regulamentul românesc nu cuprinde decât disposiţiuni referitoare la navigaţie şi poliţia în porturi.

Dincolo de raza porturilor şi pe tot întinsul şenalului Dunării, navigaţia numai este orientată de nici un regim valabil codificat, fie fluvial, fie de poliţie.

Abordagii, coliziuni, avarii, semnale, etc., sunt conduse de variatele uzanţe internaţionale pe care le adoptă fiecare dintre părţi după convenienţă când se găsesc în litigiu.

De aci conflicte pentru navigatori ca şi pentru comercianţi.

Cu alte cuvinte, navigaţia pe şanalul Dunărei de mijloc stă în afară de un regim uniform şi legal şi aci reforma aşteaptă să fie chemată la viaţă.

XII

Activitatea hydraulică a Statului Român pe Dunăre

Mişcarea economică mai vie ce a început pe Dunăre decând interesul european a intervenit să vifice această arteră comercială fluvială a Dunărei, a făcut să se simtă necesitatea de îmbunătăţire a porturilor dunărene româneşti.

Legea Porturilor din 1863 caracterizează prima sforţare mai vizibilă în acest sens.

Prin instituirea unei taxe de cheiaj şi a taxei porturilor de 1/2 % se crează un fond permanent destinat înbunătăţirilor în porturi, a cărui situaţie dela 1874 şi până azi ne-o înfăţişează tabloul dela pag. 149.

Administrarea acestor fonduri a fost încredinţată întâi municipalităţilor de care depindeau porturile.

Mai pe urmă, în baza legei de la 1868, comitetelor permanente înadins instituite în porturi.

Clarificarea poziţiei politice a României în 1877-78, aşezarea ei ca Stat în rândul celorlalte State ale Europei şi introducerea ei în Comisiunea Europeană dunăreană alături de Statele concertului european, îi impune României obligaţiunea care dealtfel concordă cu propriul interes al desvoltării sale economice, de a transforma instituţia dela 1863 într'un aşezământ special technic, apropiat scopului de îmbunătăţire a navigaţiei pe Dunăre.

Regulamentul porturilor din 1879, precum şi legile ulterioare au fost chemate să îmbrace această năzuinţă în creaţiunea expresă a *Serviciului Hydraulic*, care avea să valorifice fondurile taxelor de cheiaj şi de port. O eră nouă se deschide dela această dată pentru navigaţiunea pe Dunăre şi pentru porturile româneşti.

Inainte, apele mari inundând malurile, navigatorul rătăcea săptămâni întregi până să ajungă la destinaţie. Când apele erau mici, apăreau bancuri numeroase de nisip, care opuneau piedici serioase navigaţiunii, făcând

ca bastimentele fluviale să aştepte luni întregi ridicarea apelor ca să poată naviga. Perderile ce le încercà comerţul din această pricină sunt uşor de înţeles.

Această stare trebuia combătută. Şi tocmai aci, în acest program se vedeà menirea serviciului hidraulic.

---

[1]) Iată veniturile anuale provenite din aceste taxe de la 1863 şi până astăzi :

TABLOU

De veniturile porturilor dunărene pe exerciţiile 1874—1912

EXERCIŢIILE	SUMELE INCASATE DIN								Observaţiuni
	Taxa de 1/2%		Taxa de cheiaj		Venituri diverse restituiri chirii, etc.		Procente		
Suma primită dela Comune la 1874	2.887.665	03	—	—	—	—	—	—	
Venitul din taxe dela 1875—1888 şi diversele dela 1884-1888 .	12.849.598	27	—	—	77 574	31	406.439	21	
Exer. 1888-1889	1.800.745	19	105.514	61	9,425	45	143.937	18	
„ 1889-1890	1.978.582	29	131.394	59	53.933	49	183.383	63	
„ 1890-1891	2.030.029	52	63.756	57	31.680	73	207.409	33	
„ 1891-1892	1.969.461	2	222.203	72	33.708	87	204.866	88	
„ 1892-1893	1.985.214	79	389.068	36	50.408	54	117.777	64	
„ 1893-1894	2.440.349	93	382 036	40	80.973	50	112.927	30	
„ 1894-1895	2.066 809	57	264.019	15	49.006	69	87.569	29	
„ 1895-1896	1.937.920	72	271.260	05	33.156	60	56.840	85	
„ 1896-1897	2.292.088	85	251.100	85	70.337	85	29 692	17	
„ 1897-1898	1.646 713	98	228.348	45	48.249	41	43.141	95	
„ 1898-1899	1.919.335	53	305.276	75	75.682	55	17.297	07	
„ 1899-1900	1,155.189	90	185.510	56	75.059	05	16.466	34	
„ 1900-1901	1.947.729	82	221.325	70	80.319	99	8.839	79	
„ 1901-1902	2.380.572	32	336.869	16	40.162	14	9.470	18	
„ 1902-1903	2.609.138	09	322.754	15	49.455	39	10.896	81	
„ 1903-1904	2.401.323	55	304 827	25	23.912	31	23.723	43	
„ 1904-1905	1.620.202	38	182.169	80	81.755	50	—	—	
„ 1905-1906	2.790.433	93	256 744	10	69.700	50	—	—	
„ 1906-1907	2.610.836	26	295.980	50	138.588	07	—	—	
„ 1907-1908	2.525.120	95	314.064	90	708,064	82	—	—	
„ 1908-1909	1.725.887	42	262.145	60	110.371	51	—	—	
„ 1909-1910	1.880.168	65	303.426	60	144.000	57	61.920	-	
„ 1910-1911	3.021.468	65	362.312	60	132.777	96	—	—	
„ 1911-1912	3.250.398	75	444.323	20	115.538	40	—	—	
„ 1912-1913	2.354.062	15	308.895	—	119.088	98	—	—	
Totaluri . . .	70.085.449	08	6.715.328	62	1.742.604	36	1.742.604	05	

In prima perioadă a activităţii sale s'au consolidat malurile porturilor prin construirea de cheiuri la malul Dunărei.[1]) Optsprezece din porturi au fost înfiinţate numai după urma activităţii acestui serviciu, iar 12 din ele au fost legate cu reţelele căilor ferate[2]).

S'au făcut construcţii necesare în porturi, magazii bazine de adăposturi, rezervoare, elevatoare, pontoane de acostare, platforme întinse, şosele de acces, căi ferate, etc.

* * *

Odată această operă săvârşită, Serviciul Hidraulic a început să se ocupe deaproape de calea navigabilă a Dunărei între T.-Severin şi Brăila. S'a întreprins dragarea fundului fluviului pentru înlăturarea obstacolelor, care a fost şi este de atunci obiectul unei constante preocupări a acestui serviciu.

In acest scop s'a înfiinţat o divizie specială de dragaj dotată cu aparate elevatoare, macarale plutitoare, pontoane de salvare, aparate de distrugere a obstacolelor din calea navigabilă şi de curaţire a bancurilor de nisip etc.[3]).

Şenalul se află dealtfel în continuă observare tot timpul cât durează navigaţia.

Personalul după vasele ce circulă zilnic şi cu deosebire acelea ale serviciului fluvial românesc au obligaţia să comunice serviciului hidraulic variaţiunile adâncimilor, care trebuesc publicate în fiecare zi pe o hartă hidrografică, ce se expediază de autoritatea centrală

---

1) Iată porturile române la Dunăre de pe vremuri: Vârciorova, T.-Severin, Gruia, Cetatea, Calafat, Bistreţ, Corabia, T.-Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Olteniţa, Călăraşi, Ostrov, Cerna-Vodă, Hârşova, Gura-Ialomiţei, Măcin, Brăila, Galaţi, Isaccea, Tulcea şi Sulina.

2) Galaţi, Brăila, Cerna-Vodă, Călăraşi, Olteniţa, Giurgiu, T.-Măgurele Corabia, Calafat, T.-Severin şi Vârciorova.

3) In fiecare an la începutul primăverii acest serviciu cercetează cu amănuntul şenalul navigabil pe care îl însemnează cu giamanduri plutitoare. Pentru a face navigaţia posibilă şi în timpul nopţii acestea sunt luminate. Acolo unde se face apariţia unui banc de nisip serviciul îl draghează imediat.

românească tuturor autorităților porturilor spre a fi comunicate navigatorilor.

La fiecare debarcader din porturi se afişează zilnic şi cu cifre mari vizibile aceste adâncimi după care se orientează navigatorii şi comercianții [1]).

Pentru studiul mai amănunțit al regimului fluvial pe Dunăre, serviciul hidraulic a început încă de acum 7 ani elaborarea unei hărți hidrografice a Dunărei, care a şi fost terminată. In această hartă, care se ține la curent, se arată în fiece punct adâncimile fluviului.

Efectele activității desfăşurate de serviciul hidraulic sunt din cele mai salutare şi binecuvântate.

De unde înainte Dunărea avea o adâncime de 1.20 m. la nivelul apelor mici, astăzi pe toată întinderea Dunării de mijloc se poate naviga la orice timp, la o adâncime de 2 m.

Avantagiile, ce decurg pentru navigație, ca şi pentru comerț din această cucerire a naturei de geniul românesc, sunt mai presus de aşteptări.

Intr'adevăr, s'a dat navigației o siguranță absolută de plutire, iar comerțul are certitudinea, că marfa sa ajunge la destinație repede şi fără accident.

Prin aceasta micşorându-se riscul, comerțul câştigă baza cea mai esențială pentru propăşirea şi desvoltarea sa.

Dacă la acestea mai amintim şi putința plutirei de noapte, înlesnită de geamandurile luminoase, presărate pe tot şanalul Dunării, avem o idee şi mai desăvârşită despre efectele progresului în apele Dunărei româneşti.

Dar activitatea idraulică a României pe şanalul Dunărei este însă departe de a fi sfârşită.

Dacă ar fi un ideal de atins, ca vasele maritime să poată navigă pe tot parcursul Dunărei de jos până la Vârciorova, trebue să recunoaştem că în afară de dificultățile de natură technică şi financiare foarte mari, se

---

1) Valoarea instalațiunilor de tot felul ce servă serviciului de dragaj se ridică la 3—4 milioane lei.

mai opune şi faptul, că România nu este stăpână pe ambele maluri. In această privinţă semnalăm dificultăţile extraordinare cu cari a avut de luptat serviciul hydraulic pentru lucrări de interes general din partea Bulgarilor, cari au tras chiar cu gloanţe asupra vapoarelor, a oprit dragele din lucru, etc.

După calculele făcute, adâncirea şanalului dunărean pentru pasagiul vaselor maritime, cari să încarce direct în porturile dunărene în sus de Brăila, ar costa un milion de fiece kilometru [1]) fără să mai socotim şi cheltuelile de întreţinere, care sunt apreciate la 100.000 lei de kilometru.

Totuşi cu sacrificii mai mici şi posibile s'ar putea obţine o îmbunătăţire a adâncimei actuale ducând-o până la 3 metri subt etiagiu, care s'ar putea realiza prin dragarea celor 20—30 puncte mai dificile ale navigaţiunei pe Dunăre. Această operaţiune s'ar putea face cu un sacrificiu bănesc ce n'ar depăşi după calculele făcute 20 de milioane lei. Navigaţiunei s'ar da astfel putinţa ca adaptându-se acestei noui situaţiuni, şlepuri cu un pescaj mărit, să ofere un navlu mai eftin şi să dea astfel o desvoltare şi mai considerabilă operaţiunilor comerciale. Către această ţintă evoluează astăzi activitatea hydraulică a României.

*
* *

Serviciul hidraulic a mers şi mai departe în solicitudinea sa pentru condiţionarea unei bune navigaţii comerciale pe Dunăre. Necruţând nici un sacrificiu, a construit bazine de adăposturi spaţioase la distanţe cât mai apropiate, pentru a permite vaselor să se refugieze repede când sunt cuprinse de intemperii şi îngheţuri [2]). Prin acest mijloc comerţul poate să beneficieze un

1) Această sumă raportată la 750 klm. până la Vârciorova, ar însemna 750 000.000 într'un timp foarte îndelungat şi fără a avea o siguranţă absolută de reuşită, fiind dată natura fundului şi a malurilor fluviului.

2) In afară de bazinele existente sunt în stare de proecte altele la T.-Măgurele, Olteniţa şi Cernavodă.

timp cât mai îndelungat de operaţiunile pe Dunăre.

Opera technică realizată de România pe Dunăre prin serviciul hidraulic şi foloasele ce le aduce navigaţiunii în general este unanim recunoscută de toţi cei care au interese pe fluviu.

Reproducând următoarele fragmente dintr'un interesant articol lăsăm cuvântul unui străin, care vorbeşte despre această operă.

„Să ne întoarcem în trecut cu 20—25 ani.

„Câte mizerii nu avea să întâmpine navigatorul! Con-„ducătorul unei năvi era părăsit şi redus numai la forţele „sale pentru a naviga pe un fluviu transformat în mare „la creşterea apelor.

„Intr'o parte se zăreau şlepuri şi corăbii asvârlite pe „bancurile de nisip; în altă parte vapoare împotmolite, „cereau ajutor, însă de multe ori în zadar.

„Astfel, o călătorie dela Turnu-Severin la Brăila de „foarte multe ori dura 3—4 săptămâni şi navigatorul se „simţea fericit, când putea conduce convoiul la destinaţie.

„In aşa numita „Valahie“ pe atunci nu se interesa „nimeni de Dunăre şi nu se făcea nimic în interesul „navigaţiunei. Statul Român, care progresează cu paşi „gigantici în toate privinţele, de câţi-va ani încoace şi-a „îndreptat privirile şi asupra navigaţiunei şi se sileşte „să devie acelaş factor pentru Dunăre în amonte de „Brăila, ceea ce este comisiunea dunăreană în aval de „Brăila. Deşi malurile Dunărei aparţin la diferite State, „cu toate acestea *singura* România a introdus un ser-„viciu regulat al apelor, denumit serviciul hidraulic. „Indată ce nivelul apei pare că scade sub etiaj drumul „navigabil se marchiază cu geamanduri mari, roşii, negre „şi negru-albe. Calea navigabilă trece prin geamandura „roşie şi malul drept respectiv şi prin geamandurile negre „şi malul stâng.

„Roşul-negru arată locurile unde calea navigabilă se „desparte în două părţi, iar negru-alb arată locurile unde „se află înecate vase sau alte obstacole“.

„In timpul din urmă, poziţiunile cele mai dificile, mai „ales în timpul nopţei, sunt indicate prin geamanduri „luminoase după sistemul fordurilor de Nord, care prin „lumina lor sclipitoare sunt de mare folos.

„In afară de geamanduri, cari indică poziţiunea ban„curilor, pentru îndepărtarea pragurilor se pune în „funcţiune cele mai moderne drăgi refulatoare, care au „debite extra-ordinare.

„O mulţime de vase mici cu helice şi cu sbaturi, con„struite special pentru anume scop, mişună în lungul „Dunărei încoace şi încolo, sondând continu calea navi„gabilă şi mutând după trebuinţă geamandurile sau aşe„zând altele noui.

„Cabestane şi macarale moderne se află instalate la „atelierele serviciului hidraulic din portul Giurgiu şi o „mulţime de ingineri sunt într'o activitate continuă, atât „pentru studiile hidrografice, cât şi la toate circumscrip„ţiunile hidraulice răspândite pe întreaga distanţă a „Dunărei de Jos.

„După terminarea aşezărei geamandurilor, se împarte „la toţi navigatorii hărţi hidrografice pe care sunt în„semnate exact poziţiunile geamandurilor şi calea na„vigabilă.

„La pontoanele statului român, care se găsesc în fie„care staţiune, în partea din amonte se însemnează cu „numere mari, văzute din depărtare, adâncimile cele „mai mici până la cea mai apropiată staţiune din deal, „iar la partea din vale a pontonului, se însemnează a„dâncimile minime până la staţiunea cea mai apropiată „din vale.

„Este de netăgăduit, că prin asemenea instalaţiuni „s'a făcut un mare bine navigaţiunei.

„Serviciul hidraulic este la începutul creaţiunilor sale „şi aceasta ne îndreptăţeşte a crede că Dunărea de jos, „împreună cu toate instalaţiunile după ea, va servì ca „model pentru celelalte ţări riverane.

„Şi acum când plutesc noaptea pe distanţa mai în

vale la gura Tisei până la Zimony mă gândesc întotdeauna la „Valahia sălbatecă“ cu admirabile geamanduri luminoase şi cu magnificele ei drage“ [1]).

---

1) Iată în extenso acest articol al oficiosului „Oesterreichische Schiffer-Zeitung“ din Viena, asupra sacrificiilor de tot felul făcute de ţara noastră pentru înlesnirea navigaţiei pe Dunăre şi asupra rezultatelor dobândite:

„Dunărea, care la apele mari este denumită de navigatori cu numele de „Mare“, la ape mici dânsa nu are un astfel de aspect, care să poată justificà această denumire.

Prin afluenţii săi, Drava, Tisa şi Sava, Dunărea devine un fluviu puternic, astfel că după ce trece cataractele la apele mari, are o privelişte care justifică în parte denumirea de „mare“. Străinul care voiajează în aceste timpuri, prin aceste părţi, are o impresie înălţătoare. Terenuri imense, acoperite cu apă, se prezintă înaintea ochilor; iar malurile aparente ale frumoasei Dunăre albastre, se întind pe distanţe inapreciabile prezentând aspectul unui imens lac.

Vânturile de Nord, Nord-est sau Vest, produc valuri aşà de puternice încât îi dă o asemănare mai apropiată cu marea şi observatorul se va mirà cum acest fluviu este capabil să producă asemenea valuri însemnate.

In timpul equinocţiului, furtunile predomină şi produc multe piedici navigatorilor.

Mulţi navigatori au avut să simţă urmările grave ale unei rătăciri pe apele fluviului revărsate pe distanţe aşa de mari.

Indată însă ce apele scad şi încep din nou să se zărească malurile, navigaţia se face mai fără grije şi nenumărate vase târăsc după dânsele convoiuri însemnate din al căror conţinut se alimentează câte un colos maritim la Brăila sau Galaţi.

Apele scăzând mai mult, ies la iveală bancurile de nisip din nou formate de însemnatele depozite.

Să ne întoarcem în trecut cu 20—25 ani.

Câte mizerii n'aveà să întâmpine navigatorul! Conductorul unei nàvi erà părăsit şi redus numai la forţele sale pentru a navigà pe un fluviu transformat în mare la creşterea apelor.

Intr'o parte se zăreau şlepuri şi corăbii asvârlite pe bancurile de nisip, în altă parte vapoare împotmolite, cari cereau ajutor, alţi navigatori sondau cu precauţiune şi-şi căutau un drum spre a se puteà salvà împreună cu convoiul său cel greu, însă de multe ori în zadar.

Zile întregi durà această sondare, până când în fine se puteà găsì o trecere, pe care navigatorul şi-o indicà pentru el dar de care nu se puteà servì altul.

Dacă convoiul se aşeză d'acurmezişul peste un banc stabil, ceeace se întâmplà foarte des, şlepurile se scoteau unul câte unul şi apoi vaporul

Statul român, doritor de a face să înceteze orce neînțelegere relativ la navigațiunea pe Dunăre, a stabilit o convenție cu Statul Bulgar pentru fixarea liniei de frontieră, bazată pe talwegul fluviului. Cum însă acest talweg se reschimba dela un an la altul, nu se va putea ajunge la o întreținere regulată a calei navigabile, de cât atunci când statul cel mai indicat va avea dreptul să execute lucrări de îmbunătățiri în toată lărgimea fluviului.

ș' adună semnele plutitoare spre a le întrebuință în alte părți și tot astfel până să ajungă la destinație.

Astfel o călătorie dela T.-Severin la Brăila, de foarte multe ori dură trei până la patru și mai multe săptămâni și navigatorul se simțeà fericit când puteà conduce convoiul la destinație.

Luni întregi vasele încărcate așteptau urcarea nivelului apelor spre a puteà trece bancurile.

Navigatorii din josul Dunărei invidiau atunci pe cei din susul fluviului, căci aceștia erau puși în cunoștință de către serviciul apelor de adâncimile disponibile și alte împrejurări, spre a puteà trece peste toate punctele dificile, fiind avertizați prin diferite semne ca să ià precauțiunile necesare.

In așà numita „*Valachie*" pe atunci nu se interesà nimeni de Dunăre, și nu se făceà nimic în interesul navigației.

Statul Român, care progresează cu pași gigantici în toate privințele, de câțiva ani încoace, și-a îndreptat privirile și asupra navigației și se silește să devie acelaș factor pentru Dunărea în amonte de Brăila, ceeace este Comisiunea Dunăreană în aval de Brăila.

Deși malurile Dunărei aparțin la diferite state, cu toate acestc singură România a introdus un serviciu regulat al apelor denumit serviciul hidraulic.

Fiecare navigator știe să aprecieze cu recunoștință activitatea binefăcătoare a serviciului hidraulic românesc.

Cine nu a navigat de mult timp pe Dunărea de jos va trebuì să se mire de schimbările uimitoare cari s'au efectuat într'un timp relativ scurt.

Cheuri frumoase mărginesc malurile fiecărui port și șosele perfecte leagă porturile cu împrejurimile și cu orașele. In formă plăcută se ridică după un plan la fel, clădirile autorităților portului în fiecare stațiune precum Căpitănia portului, vama, poliția de frontieră și locuințele funcționarilor.

Apoi în apropierea debarcaderelor sunt instalate magazii de mărfuri vaste, cari sunt închiriate diferitelor societăți de navigație.

Fiind date sacrificiile făcute până acum de ţara noastră, utilajul de care dispunem şi experienţa dobândită în cursul timpului de către corpul său technic, este evident ca aceasta drept se cuvine a se da României.

* * *

Hrănită de ideile de libertate ale tratatului dela 1856, conştientă de misiunea ei la Dunăre şi ca reprezentantă a interesului European, România din propriul îndemn a căutat ca să-şi arate gratitudinea către Europa precum şi mândria că încrederea acesteia a fost bine meritată.

In afară de aceasta, pe fluviu există multe instalaţii excelente întreţinute şi perfecţionate neîncetat de serviciul hidraulic spre binele şi folosul navigaţiei.

La o regulare a fluviului în sensul lucrărilor făcute pe Dunărea de sus, va trebui să se renunţe pentru câtva timp, din cauze politice.

Cu toate acestea serviciul hidraulic îngrijeşte în toate privinţele ca să înlăture sau să uşureze greutăţile cauzate de apele mari.

Indată ce nivelu apei pare că scade sub etiagiu, drumul navigabil se marchează cu giumanduri mari.

Astfel se întrebuinţează giamanduri roşii, negre, roş-negre şi negru-albe. Calea navigabilă trece prin giamandura roşie şi malul drept, respectiv printre giamandurele negre şi malul stâng.

Roşu-negru, arată locurile unde calea navigabilă se desparte în două părţi, iar negru-alb arată locurile unde se află înecate vase (vracuri) sau alte obstacole.

In timpul din urmă poziţiunile cele mai dificile, mai ales în timpul nopţei, sunt indicate prin giamanduri luminoase după sistemul fjordelor de Nord, cari prin lumina lor sclipitoare, sunt de mare folos.

In afară de giamandurile cari indică poziţiunea bancurilor, pentru îndepărtarea pragurilor, se pune în fucţiune cele mai moderne drăgi refulatoare cari au debite extraordinare. O mulţime de vase mici cu helice şi cu sbaturi, construite special pentru anume scop, mişună în lungul Dunărei încoace şi încolo, sondând continuu calea navigabilă, şi mutând după trebuinţă giamandurele sau aşezând altele noui.

Cabestane şi macarale modesne se află instalate la atelierele serviciului hidraulic din Portul Giurgiu şi o mulţime de ingineri sunt într'o activitate continuă atât pentru studiile hidrografice cât şi la toate circumscripţiile hidraulice răspândite pe întreaga distanţă.

Opera de technică hidraulică, săvârşită pe Dunăre de corpul technic românesc ca şi podul dela Cerna-Vodă-Constanţa, sunt mărturii vii de felul cum România înţelege să strejuiască interesul european pe acest fluviu şi cum cultura şi civilizaţia sunt reprezentate în valea şi la gurile Dunărei.

Ne simţim cuprinşi de un sentiment de legitimă mândrie cu atât mai mult cu cât ne-a fost dat în timpul din urmă să primim pentru aceasta omagiile unor ţări mai bătrâne în cultură şi care găsesc în munca noastră motive de simpatie şi de încredere pentru viitor [1]).

XIII

Dunărea ca arteră comercială continentală

Curentul public Austro-Ungar şi German în chestiunea Dunării

Am evidenţiat cred, că însemnătatea economică a Dunărei decurge din caracterul continental cât şi maritim al acestui fluviu.

După terminarea aşezării giamandurelor, se împarte la toţi navigatorii hărţi hidrografice pe cari sunt însemnate exact poziţiile giamandurelor şi calea navigabilă.

La pontoanele statului Român, cari se găsesc în fiecare staţiune, în partea din amonte se însemnează cu numere mari, văzute din depărtare, adâncimile cele mai mici până la cea mai apropiată staţiune din deal iar la partea din vale a pontonului, se însemnează adâncimile minime până la staţiunea cea mai apropiată din vale.

Este de netăgăduit că prin asemenea instalaţii s'a făcut un mare bine navigaţiei.

Serviciul hidraulic este la începutul creaţiilor sale, şi aceasta ne îndreptăţeşte a crede că Dunărea de jos, împreună cu toate instalaţiile după ea, va servì ca model pentru celelalte ţări riverane.

Şi acum când plutesc noaptea pe distanţa mai în vale de gura Tisei până la Zimony, mă gândesc în totdeauna la „Valachia sălbatecă" (!) cu admirabilele-i giamanduri luminoase şi cu magnificele-i drage".

1) Vezi în privinţa însemnatei opere hydraulice a Statului român pe Dunăre şi judecata Inginerului japonez *Nacagava*, publicată în buletinul Societăţei Politechnice de Inginer *Popescu* 1911.

Expunerea statistică ce am făcut într'un capitol anterior, scoate cu prisosință în relief această însemnătate economică și comercială a gurilor Dunărei.

Pentru țările așezate în bazinul Dunărei de jos și în deosebi România, Dunărea este artera care scurge prin gurile sale mai bine de trei sferturi din întreaga producție agricolă a României și tot pe această cale a Dunării introducem mai bine de 60% din articolele consumației românești.

De unde la 1860 comerțul gurilor Dunărei abea rezumă o cifră de importațiune de 178 milioane, astăzi traficul comercial aci, grație lucrărilor technice efectuate de Comisiunea Europeană dunăreană, atinge cifra de aproape două miliarde, cu perspectiva de a se urcà tot mai mult pe măsura ridicării nivelului material și cultural al țărilor sud-est europene pe care le străbate.

Dacă traficul Dunărei de jos și al gurilor ei, a ajuns la o desvoltare atât de mare, nu putem constatà acelaș lucru cu privire la Dunărea continentală, în cuprinsul german și austro-ungar. Imprejurarea aceasta se explică foarte ușor de faptul, că pe câtă vreme îmbunătățirile navigației pe Dunărea de jos a provocat fluxul de mișcare comercială internațională, Dunărea de sus a fost neglijată ca arteră comercială din care cauză traficul pe această parte a fluviului a rămas mai mult de interes local.

Cauzele acestor constatări, pe care le face cercetătorul, trebuesc căutate și aflate atât de partea Germaniei cât și Austro-Ungariei.

Ea stă în legătură cu concepția politico-comercială și a politicei căilor de comunicație generală, caracteristică celor două imperii, dar mai cu seamă Germaniei.

Renașterea economică a țărilor germane ce a urmat imediat după unitatea politică, s'a închegat pe ideia de independență economică în toate sferele de activitate, cu obiectivul de a păstrà economiei naționale germane întregul folos al acestor manifestări.

Coasta maritimă nordică, ca una ce nu erà tributară vre-unui alt stat, a fost făcută bază de operaţiune a intereselor de importaţiune şi exportaţiune ale imperiului.

Intreaga reţea de căi ferate, cât şi politica tarifară pentru transportul pe această reţea a imperiului a fost dintr'un început întocmită în aşà fel ca întregul trafic al imperiului să fie centralizat în oraşele maritime naţionale Bremen, Hamburg, etc., pe unde introduceau toate materiile prime necesare industriei şi consumaţiei interne şi pe unde trebuiau să iasă produsele fabricate, destinate consumaţiei mondiale.

Tocmai această înfăptuire a politicei de stat germană, în ordinea intereselor de transport şi de expansiune comercială, a adus indiferenţa de odinioară a politicei germane faţă de calea navigabilă a Dunărei, pe care o socoteà nu numai ca fără interes pentru comerţul şi propăşirea economică a Germaniei, dar chiar ca periculoasă concurentă a ideei de expansiune maritimă a imperiului. Această temere a vremei de atunci îşi găseşte în afirmarea lui Bismark, că «*Dunărea nu poate constitui o arteră însemnată a comerţului german*», toată tăria concepţiei politice de atunci.

Pe lângă aceasta, şi consideraţiuni puternice de ordine politico-comerciale au intervenit să sprijine multă vreme lipsa de interes a Germaniei faţă de navigaţiunea pe Dunăre. Erà teama agrarienilor de a nu suferì concurenţe, printr'o lesnicioasă trecere a grânelor ţinuturilor din bazinul Dunărei de jos.

* * *

Aceleaşi interese şi temeri au făcut şi pe Austro-Ungaria să neglijeze Dunărea ca arteră comercială, îndreptând tot traficul lor spre punctele lor maritime ale Adriaticei: Fiume şi Triest.

Politica căilor ferate austro-ungară a îndrumat întreg

traficul zonei dunărene spre aceste două porturi chiar şi al acelei regiuni sud-estice a împărăţiei Habsburgice, care prin natura lucrurilor sunt indicate să cadă în zona interesului Dunărei de jos.

Pe de altă parte, temerea de *concurenţa industrială a Germaniei* a ridicat şi mai mult Monarchiei interesul de a stărui în înlăturarea dificultăţilor pe care natura le-a pus în calea unei libere şi uşoare navigaţiuni pe Dunăre, dar pe care omul le-ar fi putut înlătură.

Din aceste cauze de surde antagonizme, eră firesc ca un trafic mai însemnat între ţinuturile sud-est europene al ţărilor bazinului Dunărei de jos şi Germania, să nu se poată statornici, fapt care şi explică diferinţele de navlu, faţă de traficul maritim, care au contribuit să reducă interesul transportului pe Dunăre ca arteră comercială. Astfel, astăzi o tonă de cereale Giurgiu—Regensberg deşi parcurge o linie kilometrică de circa 2000 klm. costă 36 lei, pe câtă vreme pe linia maritimă întreit de lungă, Galaţi-Gibraltar-Hamburg-Mannheim[1]) costă numai 15—20 lei[2]).

Se pare însă că în timpul din urmă un reviriment puternic a început să se producă în potriva vechei concepţiuni de politică de transport a împărăţiei germane.

Profesorul Iannasch şi alături de dânsul o serie de alţi specialişti au dovedit până la evidenţă, că starea de inferioritate industrială a Germaniei de sud se datoreşte în cea mai mare parte nu numai condiţiunilor geografice ale acestei părţi a Germaniei, dar într'o bună măsură şi politicei sale de transport, care a favorizat Nordul şi Germania centrală şi n'a înţeles să desvolte în

---

1) Fierăria se poate transporta astăzi mai eftin pe linia dunăreană de cât pe cea maritimă de oarece vasele ce duc cereale în susul Dunărei sunt nevoite să încarce fier pentru a nu se întoarce goale.

2) Vezi Dr. R. Iannasch : Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr. Berlin. 1904.

în aceeaşi măsură resursele naturale de transport ale Germaniei de sud pe care le aveà la indemână.

Din această pricină, Germania de Sud s'ar aflà într'o stare de izolare economică, care îi împedică avântul. Numai vivificarea navigaţiunei dunărene, a acestei artere comerciale naturale a Germaniei de sud, care o leagă cu debuşeul ţărilor sud-estice europene şi de cele asiatice, pot asigurà Germaniei de sud viaţa, la care este îndreptăţită să aspire [1]).

---

1) Vezi Prof. Dr. Iannasch—„zur Weltwirtschaft hinauf" în revista „*Export*" No. 6—9 pag. 30. 1915.

„In ceeace priveşte căile de comunicaţie", scrie Iannasch, „Germania de Sud este extraordinar de dezavantajată faţă de Germania de Nord. Şi subt raport politico-comercial, ea este dezavantajată, căci, la Răsărit, Sud şi Apus este prinsă între graniţe vamale, cu mult mai restrânse, mai ales la frontiera austriacă şi franceză.

Aceste fruntarii politico-comerciale ce se armonizează mai mult sau mai puţin cu fruntariile istorico-politice, au împiedicat într'o largă măsură, libertatea de mişcare economică a Germaniei de Sud. Ele se explică mai mult sau mai puţin prin această îngrăniţare geografică naturală. Munţii Boemiei împiedică comunicaţia către Răsărit, Alpii şi munţii Pădurei Negre la Sud, iar la Apus înălţimile Wasgau, Pădurile Franconiei şi Thuringiei, Rohnul, etc., despart complect Germania de Nord de cea de Sud.

Acest lanţ prezintă puţine întreruperi, cum sunt de pildă: trecătoarea Dunărei la Răsărit şi Werra care după ce face legătura cu Salle, închide legătura între Nord şi Sud, după valea Mainului—Trecătorile Mainului şi Nekarului sunt drumurile naturale ce duc în Germania de Sud, prin lanţurile de munţi ce se scoboară către Rhin. Un alt drum coborâtor cu mult mai favorabil pentru comunicaţie, duce în regiunea Dunărei de Sud pe la Tuttlingen şi Donaueschingen, prin valea Aachului către Bodensee şi valea Rhinului.

Toate aceste drumuri, desemnate de natură, au o mare însemnătate geografică, căci au servit transporturilor de caravane, în vremea evului mediu, pentru oraşele mari, târguri şi iarmarocuri. Importanţa lor s'a mai evidenţiat şi din punct de vedere politic, în mai toate războaiele evului mediu; în războiul de 30 de ani, precum şi în vremea războiului de succesiune austro-espaniol, ca şi în toate campaniile lui Napoleon I-iu. In timpurile mai de curând, aceste trecători au fost folosite, în chip deosebit, de căile ferate.

Extrem de interesant şi simptomatic pentru directiva politico-comercială-Imperială, este să aflăm că de astă dată consideraţiunile politice agrare, care au determinat odinioară manifestarea puţinului interes pentru navigaţiunea dunăreană, cad în desuetudine şi departe de a mai fi vorba de vre-o temere de concurenţa ţărilor agricole sud estice europene, opinia publică germană de azi cere activarea unui trafic eftin şi constant pe Dunăre, tocmai pe temeiul că prin mijlocul acestei artere s'ar putea introduce în consumaţiunea Germaniei de Sud produsele agricole şi materiile prime necesare consumaţiunei şi prosperietăţei industriilor Germane. Dar să lăsăm pe cel mai autorizat reprezentant al acestui nou curent să vorbească.

„Pentru desvoltarea economică a Germaniei de Sud, legături mai frecvente şi mai ieftine către Răsărit şi Sud-estul continental, este o chestiune vitală. Faţă de sporirea continuă a populaţiei Germane, pe dealta, a-

Afară de aceste văi ale râurilor, trecătorile ce străbat lanţurile de munţi de mai sus, au servit comunicaţiilor epocei medievale, întrebuinţate fiind şi astăzi de căile ferate.

Aşa avem de pildă: trecătoarea de peste munţii Boemiei (cea mai înaltă poziţie pentru cale ferată: 575 m.) de la Nürnberg (312 m.) către Enger (463 m.) prin Hof (497 m.), — către Leipzig apoi trecătoarea din munţii Thuringiei pe la Probstzella (343 m.), în aceeaş regiune pe o mică distanţă, prin Steinbach.

„Dominarea tuturor acestor înălţimi necesită forţă şi vreme, permiţând înţelegerea motivelor care izolează Germania de Sud, în ceeace priveşte comunicaţiile, de ţările mărginaşe şi mai ales de Germania de Nord.

Aceste înălţimi au fost evitate prin construcţii costisitoare de tuneluri ce obligă la urcarea fracturilor de transport.

Faţă de aceste împrejurări se impune să se cerceteze, dacă o astfel de izolare economică a Germaniei sudice, s'ar puteà combate într'o măsură mai largă şi în acest scop, să se ştie care ar fi cele mai bune condiţii naturale.

Fluviile, ca artere naturale de comunicaţie sunt indicate să fie corectivul dificultăţilor, în care este ţinută Germania de Sud şi în această privinţă, *Dunărea* este chemată să rezolve criza acestei părţi a Germaniei de Sud".

vând în vedere că cu toate îmbunătăţirile aduse solului, producţia agricolă a Imperiului nu poate îndestula nevoilor ei, devine ca o necesitate inflexibilă grija căilor de transport ieftine, pentru a se putea aduce, cât mai convenabil, cereale din ţările bazinului Dunări de jos. Aceasta cu atât mai mult, cu cât după ultimele comunicări ale Ministerului de Comerţ unguresc, această ţară, în urma sporirei populaţiunei sale, nu va mai fi în măsură să ne trimeată produsele sale cereale. Afară de cereale s'ar mai putea importa pe Dunăre porumb, fructe, vite, carne, seu, piei, lână, bumbac, săpun, petrol, minereuri (minereuri de mangan din Kaucas) lemne materii de tăbăcit etc, toate mărfuri de volum mare, de care avem nevoe şi ce nu se pot valorifica în mod profitabil, fără un transport ieftin.

„Intreaga industrie din Bavaria, Würtemberg şi o parte din Baden, are de luptat cu greutăţi extraordinare, din cauza izolărei în ordinea căilor de comunicaţie. Aci materiile prime şi în special cărbunii sunt atât de scumpi în cât numai graţie unor procedimente technice superioare şi fabricaţiunei îngrijite, s'au putut desvolta industriile existente, făcându-şi drum în comerţul mondial.

„Dar pentru menţinerea acestei poziţiuni câştigate de expansiunea industriilor ţărilor germane de la Sud este nevoe să aibă mijloace eftine de transport pentru materiile prime ce alimentează aceste industrii. Or pentru „Germania de Sud numai Dunărea îi poate deschide drumul şi asigura aprovizionarea materiilor prime din regiunile bazinului său inferior.

„In ce priveşte relaţiunile ce s'ar statornici, ele nu s'ar mărgini numai la ţările din bazinul Dunărei, ci prin gurile iei îşi va întinde influenţa în Rusia sudică la Odesa şi în regiunea învecinată, apoi către regiunile fluviului Volga, către porturile caucaziene Novorosysk, Batum etc. până pe pieţele Asiei, mici ale căror preţioase produse s'ar putea transporta cu navluri eftine pe dru-

mul numai de două mii de kilometri, Via Sulina-Galaţi-Brăila până în inima Europei, la Regensburg.

„Iată de ce în cazul că Bavaria ar rămâne indiferentă la rezolvarea acestei însemnate probleme de transport, imperiul german va trebuì să găsească în interesul suprem al patriei germane, motive şi mijloace pentru a intervenì pentru a face ca această arteră comercială importantă să devie navigabilă în condiţiuni normale dela Sulina la Ulm, spre a scăpà Germania de Sud din starea de inferioritate în care se află.

„In epoca uimitoarelor progrese technice în care trăim, când distanţele au fost apropiate — cum a fost cu linia ferată transiberiană şi liniile pacifice americane—nu este oare un anacronism ca milioane de tone de cereale ce ajung din Galaţi, Brăila pe Dunărea inferioară şi Marea Neagră până la Rhin prin Mannheim să fie transportate prin Marea Mediterană prin Gibraltar, Atlantic până la Rotterdam, în loc ca să parcurgă drumul dunărean“?! [1]).

In discuţiunile aduse de revirimentul ce s'a făcut în Germania, privitoare la lipsa de interes manifestată pentru Dunăre ca arteră a comerţului german atrage deosebita noastră atenţiune remarcabilele argumente pe care se sprijină *Iannasch* pentru a combate eroarea prejudiciabilă a politicei lui *Bismark*, pe care contrariu spiritului de cercetare pozitivistă, caracteristic Germanului, şi-a însuşit-o şi fostul cancelar *von Bülow* pe temeiul unei simple informaţiuni telegrafice, voind să treacă drept adânc cunoscător al chestiunei.

Iannasch, fără a voì să discute că în starea lucrurilor de astăzi navlul maritim este mai eftin ca cel dunărean nu vede în aceasta o piedică ce ar putea să răstoarne această întocmire. Din contră dacă s'ar crea traficului dunărean condiţiunile unui sigur şi constant navlu, cum s'a creiat în chip artificial de catre Imperiu ase-

1) Vezi Iannash articol citat pag. 35.

menea condiţiuni în favoarea traficului maritim, nu vede cu drept cuvânt întru cât calea fluvială numai de 2.000—2.500 klm. a Dunărei n'ar putea rezista concurenţei celei maritime de 5—6.000 klm. cu atât mai vârtos, cu cât n'ar lipsì de o parte şi de alta articole ce ar susţine constanţa acestui trafic [1]).

Iannasch are dreptate, el trebueşte însă complectat. Experienţa lucrurilor ne arată, că traficul dunărean suferă din cauza dificultăţilor de navigaţiune pe cursul Dunărei şi asupra acestui punct este bine să ne lămurim pe deplin căci, numai astfel vom putea interveni hotărâtor în cauză.

România a făcut lucrări technice între Gura Văei şi Brăila asigurându-şi pe această parte a Dunărei de circa

---

) Vezi Prof. Iannasch „Zur Weltwirtschaft hinauf ! articolul citat pag. 37. „Wenn s. z. seitens des Fürsten von Bülow im Reichstage sachgemäss behauptet wurde, dass die Seefrachten von der unteren Donau nach Antwerpen, Kanal u. s. f. niedriger seien, als die Donaufrachten, bis Regensburg, so ist dass noch keineswegs ein Beweis zugunsten einer dauernden Bevorzung des Seeverkehrs gegenüber dem Verkehr auf der Donau, sondern zeugt vielmehr von der unverzeilichen und unglaublichen Rückständigkeit der Schiffahrt. Würden regelmässig und rechtzeitig auch nur wenige Hunderttausend Tonnen Weizen die zu ihrer Ver frachtung auf der Donau von Braila nach Regensburg erforderlichen Schiffsraume suchen und finden, so würden sich auch ungleich günstigere Frachtbedingungen festlegen lassen als die Frachtrate, welche dem Fürsten Bülow auf eine telegraphische Anfrage, der keinerlei ernsthafte positive offerte zugrunde lag, gemeldet war. Ohne die tatsächlich s. z. zutreffende Begründung der Ausserungen des deutschen Reichskanzlers irgendwie bemängeln zu wollen, werden doch alle die mit Fracht und Speditions fragen näher vertrauten ohne weiteres erkennen, dass der Schwerpunkt für eine dauernd erfolgreiche Regulierung der Frachtrate ebensowohl von der Menge des Angebotes der Frachtgüter wie von der Menge und namentlich der Regelmässigkeit der Verkehrsgelegenheiten abhängig ist.

Wie anders, wenn infolge Regulierung des Stromes bis Ulm und nach vertragmässig durchgeführter Abgabenfreihcit auf der Donau zahlreiche, in regelmassiger Fahrt verkerhrende Frachtdampferlinien, dort in Thätgkeit getreten sein werden und die Konkurenz entwickelt sein wird" !

750 klm. lungime o navigaţiune cu un calagiu de 2 metri în tot cursul anului. Sforţările României merg şi mai departe pentru a se spori acest calagiu până la 3 metri.

Guvernul Austro-Ungar căruia îi s'a încredinţat îmbunătăţirea navigaţiunei între Gura Vaei şi Moldava şi care în programul ce şi'l făcuse caută să ajungă dela Gura Vaei la Orşova la o navigaţie cu 3 metri şi dela Orşova la Alt-Moldava cu 2 metri, prin lucrările rău chibzuite a ajuns la rezultatul că de multe ori nu se poate naviga nici cu m. 1.50. Dela Alt-Moldava la Regensburg, deşi s'au făcut multe îmbunătăţiri, navigaţiunea nu este asigurată nici chiar cu 1.20 m. în tot timpul de navigaţiune, deşi cantitatea de apă a Dunărei ar fi suficientă să asigure pe Dunărea de sus până la Regensburg o navigaţie cu un calagiu de 2 metri.

Ori aci trebueşte căutată şi aflată una din principalele cauze ce ating problema traficului pe Dunăre şi care este în parte determinantă pentru statornicirea navlului.

Comerciantul care încarcă cereale în România, Serbia şi Bulgaria nu poate compta astăzi din această cauză, ca vasele încărcate să ajungă la Regensburg cu încărcământul făcut în bazinul Dunărei. Din această pricină alegiuri în drum, ceeace provoacă pierderi din mărfuri, prelungeşte durata de transport şi măreşte navlu [1]).

Dar această constatare nu este iremediabilă şi stă în mâna guvernelor german şi austro-ungare ca efectuând lucrările technice necesare, care de altfel nu sunt desproporţionate de costisitoare faţă de folosul general

1) Pe Dunărea Austro-Ungară mai sunt dificultăţi îngreunătoare a Navigaţiunei la Greben unde stânca Vrany ar trebui sfărâmată, la Bivoli unde ar trebui sfărâmate pietrile Bivoliţa; la Yeleseva şi la Babagay. De asemenea între Belgrad-Budapesta la Dalya, la Apatin unde peste 60 de mori îngreunează trecerea vaselor: La punctele Bezdan Daras, Ludwigsgreben şi Baar unde se formează bancuri de nisip periculoase. Intre Buda-Pesta-Viena relevăm punctele Asvany şi Vajea. Iar în apele Dunărei germane trebuesc relevate între altele dificultăţile dela Sf. Nicolae.

ce s'ar obţine, să asigure o navigaţie de 2 metri adâncime, singura care va fi în stare sa dea traficului dunărean puterea de a înfrunta concurenţa maritimă fără prea mari sacrificii de altă natură.

* * *

Noul curent german, manifestat în publicistică în chestiunea dunăreană, ne aduce preţioase contribuţiuni pentru a cunoaşte adâncul intenţiunilor politicei dunărene a Monarchiei dualiste şi rolul nefast pe care l'a avut această politică de a împiedică ca Dunărea să devie ceia ce o indică situaţia sa, o arteră a comerţului central-continental [1]). Deşi preţioase, totuşi nu adaogă nimic nou la cele ce deja cunoaştem, căci politica dunăreană austro-ungară s'a manifestat destul de făţiş ca să mai rămâe ceva ascuns în scopurile sale.

Intr'adevăr, teama de concurenţa industrială germană, de cea agrară a ţărilor dunărene, cum şi interesul de protecţiune al emporiilor sale maritime Fiume şi Triest ca şi cele fiscale al căilor sale ferate, au împins'o spre o politică dunăreană pe Dunărea de mijloc, puţin făcută să înlesnească un trafic comercial mai intens între Nord şi Sud.

De aci şi rezistenţa Monarchiei ori de câte ori a fost vorba să se realizeze o operă ce erea de natură să întroneze un regim de adevărată libertate pe cursul Dunărei de mijloc şi de sus în care ea vedea un instrument ce iar puteà periclita interesele sale economice. Minunat rezumă acest gând al oficialitaţei Austro-Ungare în materie dunăreană afirmările fostului Preşedinte

1) „Motivele stărei de lucruri regretabile în ce priveşte Dunărea scrie Iannasch" „care de altfel nu au pătruns destul în rândurile opiniei publice, trebuesc demascate. Austro-Ungaria, prin politica sa agrară cât şi prin duşmănoasa sa politică de transporturi, la care se mai adaogă şi interesele fiscaliste ale căilor sale ferate, este adevărata vinovata. Monarchia dunăreană are răspunderea acestei *situaţiuni*, ce a împiedicat dezvoltarea traficului pe Dunăre".

al Camerei de comerț din Viena, *Bernhard Singer*, care într'una din remarcabilele sale lucrări mărturisește că „interesele comerciale, politice și strategice ale Monarchiei sunt între Carpați și Balcani, Pontul Euxin și Adriatica" și astfel nu ne surprinde când mai mărturisește că „libertatea *Navigațiunei pe Dunăre este o frază, că Dunărea fără țările* așezate în albia și la gurile iei nu înseamnează nimic și că numai cine o stăpânește pe aceasta din urmă deține și întreaga Dunăre" [1]).

Această francă-mărturisire, ce nu trebue să o pierdem din vedere explică uriașele sforțări de stăpânire a Dunărei și gurilor sale de către Austro-Ungaria; în acelaș timp însă scoate la iveală și cauzele impasibilității lor în materie dunăreană.

Cuvântul de ordine al Monarchiei era ori tot ori nimic și neputând să ajungă la stăpânirea întregului a preferat din considerațiunile economice egoiste mai sus arătate să ție artera dunăreană în lâncezeala de până azi.

Decât de astădată se pare, că revirimentul ce se produce în judecata lucrurilor în Germania va trebui să aducă o schimbare a stărei lucrurilor de până acum. „Austro-Ungaria sunt părinții tutulor piedicelor ce se opun ca Dunărea să devie arteră comercială ce a fost predestinată de Dumnezeu întru armonizarea intereselor comune sud-est europene și ale Europei Centrale ne destăinuește publicistica germană prin glasul autorizat al D-lui Iannash „și această stare de lucruri", continuă autorul sus citat „care a întărit poziția concurenței franceze, italiene și engleze la gurile Dunărei trebue să înceteze, căci politica dunăreană a Austro-Ungariei nu mai cadrează nici cu marile interese economice de viață ale Germaniei și nici ale țărilor balcanice" [2]).

1) Vezi *Bernhard Singer*: Unsere Orient-Interessen. Viena „Die freie Donauschiffahrt ist eine Phrase. Die Donau ohne Donauländer ist nichts. Wer die letezteren beherrscht, gebietet über die erstere".

2) Vezi Iannasch: „Oesterreich Ungarn sind die Väter aller möglichen Hindernisse. Das muss nach dem Kriege unter aller Umstände anders werden".

Şi în această privinţă opinia publică Germană, ca şi publicistica sunt unanime în a cere un regim de libertate a navigaţiunei pe Dunăre dela *Ulm* la *Sulina*. Mijlocul întru a se înfăptui aceasta îl găsesc şi Germanii în reîntronarea stipulaţiunilor tractatului dela Paris. Iată cum se exprimă în aceasă privinţă Bunsen [1]):

„După părerea noastră stă rezolvarea a neînţeles de neglijată cestiune a Dunării în reîntoarcerea la sănătoasele principii ale tractatului dela Paris din 1856.

Dacă s'ar ajunge cu timpul să se statornicească o autoritate de supraveghere unitară pe tot parcursul Dunărei în care afară de Austro-Ungaria, ar mai participa toţi riveranii, Germania, Serbia, Bulgaria, România şi Rusia şi dacă s'ar puteà concede acestei autorităţi dreptul exclusiv de a percepe taxe de navigaţie dela Iller şi până la Marea Neagră cu depline puteri de a înlătura orice piedică ale canalului Dunărean, s'ar deschide Germaniei de Sud prin mijlocirea arterei Dunărene o piaţă comercială însemnată şi plină de viitor, comparabilă cu acea de care dispune Germania de Nord dincolo de ocean. In acest chip s'ar înfăptui articolele 17 şi 18 ale tractatului dela Paris şi nimeni n'ar trage foloase mai mari din aceste împrejurări decât stăpânitorii Dunărei de mijloc, a căror politică mioapă a împiedicat înfăptuirea hotărârilor tractatului dela Paris.

Dar dacă nu putem beneficia de pieţele sud-estice vina este în mare parte a indiferenţei, a lipsei noastre de orientare şi de acţiune în chestiunea Dunărei, căci piedicile ce ni le opun în cale Maghiarii ar dispare, dacă naţiunea Germană şi-ar impune sarcina de a voi" [2]).

---

1) Vezi Dr. Th. von Bunsen : Die Donau. Berlin, pag. 46.

2) Acelaş respect pentru opera realizată—dar neaplicată dela 1856 o documentează şi *Götz* în cunoscuta-i lucrare „Das Donaugebiet".

„Imprejurările geografice ale bazinului Dunărean" scrie Götz „numai atunci

Cum vedem, buna prevedere a tractatului dela Paris găseşte în Germania un ecou fidel pentru întronarea unui regim de reală libertate a navigaţiei pe Dunăre în serviciul interesului comercial continental şi internaţional. Şi aci politica Germană ia poziţie hotărâtă faţă de politica Austro-Ungară, care consideră ca o simplă frază chestiunea libertăţei navigaţiunei pe Dunăre.

* * *

Dar dacă curentul public German se grupează în jurul ideei de statornicire a unui regim de adevărată libertate de navigaţiune neîmpiedicată pe Dunăre, îşi face drum şi un alt curent care cere ca paralel cu înfăptuirea unei libertăţi de navigaţiune, Dunărea să fie rezervată numai riveranilor legaţi printr'o uniune politico-comercială [1]).

---

vor desvolta avantagiile şi vor produce efectele lor binecuvântate pentru populaţiunile ce locuesc ţările Dunărene, când guvernele riveranilor vor lua într'adevăr decizia de a se hotărî să realizeze ele : 1) libera navigaţiune dela Ulm la Sulina şi al 2-lea când vor găsi mijlocul să facă ca Dunărea să devie o arteră comercială a uniunei politico-comerciale a riveranilor ; iar acum în urmă *Jannash* scrie :

„Es ist ein grosses, hoch anerkennenswerthes Verdienst der europäischen Staatsmanner unter Führnng Napoleons III gewesen, im Jahre 1856, im Frieden von Paris durch Freierklärung des Donanverkehrs, vorallem aber durch Einsetzung der Donaukommission in Galatz, einen Schutzwall gegen über dem Vordringen Russlands im Schwarzen Meer errichtet zu haben".

1) Die geographischen Verhältnisse des Donaugebietes vermögen ihre Vortheile erst dann voll zu entfalten und den Bevölkerungen der Donauländer zum Segen zu gereichen, wenn deren Regierungen sich endlich zu ernstgemeinter Initiative gegenüber den zwei entscheidenden Postulaten der derzeitigen Donaufrage entschliessen die da lauten:

1) *Hemmissfreie Schiffahrt von Ulm bis zum Pontusgestade*

und

Die Donau eine freieigene Verkehrstrasse der handels-politisch allürten Donaustaaten; denn est ist ja eine durch kein Analogen und durch keinerlei in der Sache gelegene Gründe von England durchgesetzte Bestimmung von 1856, dass die Donau sozusagen für alle seefahrenden Nationen eine gemeinsame Wasserstrasse sei..." Vezi *W. Götz*. Das Donangebiet. Stuttgart. pag. 471.

Susținând acest lucru, curentul acesta eclipsează efectele generoase ale principiilor dela 1856 pe care parcă le împărtăşesc.

Rezerva ce se caută a se face riveranilor tinde a înlatură dela traficul dunărean și dela binefacerile libertății navigațiunii pe Dunăre țări ca Anglia, Franța, Italia, cari și-au făcut un titlu de glorie din apărarea *interesului comun european pe Dunăre și la gurile ei, ca și ori unde de altfel, unde au cercetat și aflat un interes comun european de apărat.* Această concepție ne mai fiind în spiritul timpului,—astăzi mai cu seamă că Europa stă în flacări, tocmai pentru o mai mare dreptate și consolidare a unor mari interese comune europene—ca acela al Bosforului și Dardanelelor, este condamnată [1]).

De altfel ideea unor mai strânse raporturi comerciale a riveranilor dunăreni, care stă la baza acestui

1) Se caută să se acrediteze cu bună știință, nu ne îndoim, că Franței dar mai cu seamă Angliei le-ar fi lipsind astăzi interesul de altă dată de a stărui într'un regim de libertate la gurile Dunărei. Intru susținerea acestei idei se aduce faptul că Anglia în deosebi n'ar mai avea astăzi interes la producțiunea agricolă a bazinului dunărean.

Imprejurările deși schimbate, examinate mai de aproape ne arată din potrivă, că interesul Angliei a devenit astăzi și mai mare la menținerea porților deschise *ori unde are un folos de tras nevoile consumațiunei sale și de scurgere a producțiunei sale industriale.*

Intr'adevăr, țările odinioară pronunțat agricole au început să se industrializeze.

Odată cu acest proces, ce coincide cu sporirea numărului populațiunilor lor se face tot mai vădită și incapacitatea lor de exportațiune agricolă, iar pe de altă parte sporirea concurenței industriale mondiale, prin intrarea în număr și a altor țări de forță industrială mare, diminuând industriei englezești debușeul de odinioară fac ca Anglia, azi mai mult ca oricând pentru a'și întreține activitatea iei industrială și ușurința de aprovizionare cu produse agricole și materii prime, să-și dea toate silințele să se facă protectoare unei politici de porți deschise ori unde poate fi satisfăcut și interesul său. Cum la gurile Dunărei interesul traficului de aproape 2 miliarde ce se face aci, cum și interesul de viitor ce le vor depăși desigur cu mult, Anglia n'ar putea prin nimic să fie îndreptățită de a părăsi aceste interese.

curent, se poate realiză şi fără atari concepţii vexatorii ce ni se par inutile. Şi în această privinţă stă în mâna riveranilor înşişi, ca prin mijloacele technice şi administrative de politică comercială de cari dispun, să înlăture cauzele cari au împedicat până acum ca Dunărea să devie o arteră comercială continentală de prima forţă.

Intreţinerea unui şanal navigabil cu un pescaj de 2 m. pe tot întinsul Dunării de sus; realizarea idei fericite a actualului Rege al Bavariei de a se lega Dunărea cu Rhinul; îndrumarea politicei Căilor Ferate a Germaniei de Sud pentru a le armoniza cu interesele ce se pot îmbina prin schimbul producţiunei Industriale Germane, contra resurselor de producţiune agricolă a ţărilor din bazinul Dunărei de jos cât şi din bazinul Mărei Negre, sunt soluţiuni largi şi de adâncă prevedere, care nu mai pot scăpa astăzi politicei Imperiale Germane, când probabilele prefaceri teritoriale europene vor fi de natură să determine o luptă de concurenţa şi mai puternică ca în trecut, întru acapararea nouilor debuşeuri.

Admitem legăturile de politică comercială între toate ţările riverane preconizate de acest curent şi hrănim adânca convingere, că în această ordine de preocupare pentru armonizarea şi îndrumarea fericită a acestor raporturi comerciale este mult de făcut. In această privinţă n'am nimic de retractat la ceeace am scris din plină convingere cu altă ocazie, în ce priveşte raporturile noastre cu Germania în deosebi [1]).

---

1) Vezi *C. I. Băicoianu*: Handels-politische Bestbestrebungen Englands zur Erschliessung der unteren Donau, pag. 42.

„Diese Aufgabe geht aus der nicht zu wiederlegenden Erkentniss hervor, dass zunächst das deutsche Wirtschaftsgebiet mit seiner gewaltigen industriellen Production und seiner riesenhaften Einfuhr und Ausfuhr Bedürfinssen in naturgemässer Weise für die kommerzielle Ausnützung unserer Haudelsstrassen in Betracht käme.

Eine ziehlbewusste Verkehr und Handelspolitik Rumäniens darf sich

Am însă de adăogat şi de complectat, că dacă este vorba să vivificăm Dunărea continentală, raporturile politico-comerciale dintre riverani şi în deosebi acelea cu Germania, formidabilă în industrialismul ei şi uriaş absorbantă în consumaţiune agricolă şi de materii prime, trebuesc să se închege pe alte baze decât pe acelea ale concepţiei strâmte a Germaniei de până astăzi. Idea de a-şi fi sieşi de ajuns, chiar în ramuri de producţiune în care natura se arată parcimonioasă, ideea de a ţine pe alţii în stare de furnisori coloniali, luându-le putinţa unei proprii desvoltări, care n'ar fi de altfel decât tot în interesul lor, căci le-ar mări puterea de cumpărare a variatelor lor produse industriale pe care noi nu le putem produce, toate acestea în plină funcţiune a ideei politice de „qui trompe t'on"? cum a formulat-o însuşi Bismarck, să sperăm că şi-a făcut traiul şi nu o vom mai simţi la baza raporturilor politico-comerciale viitoare.

O înţelegere largă şi îngăduitoare a intereselor comerciale a riveranilor dunăreni, cu excluderea artificiilor cari au îndepărtat până acuma traficul pe artera dunăreană, pe lângă că va statornici raporturi comerciale temeinice, ce va puteà ţine piept oricărei concurenţe, dar va face din Dunăre o adevărată trăsătură de unire naturală între toate interesele pe care le-ar strânge în jurul acestei artere de comunicaţiune [1]).

---

dieser Erkentnisse nicht veschliessen und gebietet es Rumänien, dahin zu streben, seine Verkehrs und Handelspolititik, mit der kolossalen Entfaltung der Production und Konssumation des deutschen Wirtschaftslebens derart im Eincklang zu bringen, dass die wirtschaftliche Entwicklung beider Länder die gegenseitig grosstmöglichste Förderung erfahre."

1) In această privinţă vezi înţeleptele constatări şi îndrumări ale lui *Iannasch* în : „Zur Weltwirtschaft hinauf! pag. 36. „Gegenwärtig ist der Handelsumsatz zwischen Deutschland und den unteren Donaustaten, infolge der weiten Entfernung und der damit verbundenen hohen Transportspesen, nur gering entwikelt, so dass wir behufs erfolgreicherer Bekämpfung sowohl der englischen, wie französischen und italienischen Konkurenz *notgedrungen* trachten müssen, durch Verbesserung unserer Ver-

XIV

Elementele Problemei Dunărei

Ca şi cursul apei, cestiunea Dunărei, în decursul timpului şi a înfluenţelor evenimentelor, şi-a schimbat înfăţişarea, fără însă ca problema navigaţiunei pe Dunăre, ca şi fluviul însuşi, să nu rămână aceeaşi până azi.

Legând trecutul cu prezentul, ne-am putut da seamă că au fost multe ideile şi interesele, cari, ca şi bancurile de nisip, s'au depus pe cursul acestei cestiuni.

Astăzi, noi curente ne pun în faţă problemei Dunărei, solicitând o clarificare urgentă a cestiunei.

Dunărea prin cursul său superior, unind inima Europei centrale—şi prin canalul Ludvig, Marea Nordului,—cu ţările sud est europene, aşezate la gurile ei şi la Marea Neagră, este cea mai importantă arteră comercială fluvială a Europei centrale.

Prin gurile ei, care dau în întinsul apelor ce înconjoară lumea, Dunărea mai are şi un caracter maritim şi mondial.

---

bindung auf der Donau, diesen Umsatz durch billigere Wasserfrachten zu steigern.

Der Handelsverkehr Deutschlands u. a. mit Serbien, wird durch die œsterreichischen ungarischen Bahnen noch zu teuer vermittelt. Welch ungleich grössere Umsätze würde der deutsch serbische Handel aufweisen, wenn der Donauverkehr ein regerer wäre, wenn durch ihn das süddeutsche Hinterland bis nach Asien erschlossen würde : Mais Getreide, Obst und dergleichen, *wie auch lebendes Vieh zu Wasser nach dem oberen Donauländer* weiterhin verschafft und verschifft zu werden ver möchten.

Diesfalls müsste freilich für die von Oesterreich Ungarn mit meist **übertriebener exclusiver Strenge,** *speziell gegenüber den serbischen Viehtransporten, gehandhabten Sanitäts massregeln* **deutscher** *seits eine weniger schroffe Handhabung verlangt* und erziehlt werden, namentlich wenn die Viehtransporte in durchgehenden, eigens dazu eingerichteten und scharfkontrollierten eisernen Schiffen stromauf, bis nach Süddeutschland, stattfänden.

Aehnliches gilt auch hinsichtlich des Verkehrs Rumäniens, Bulgariens u. s. w. mit Deutchland.

Această însemnată poziţie geografică şi economică explică marele interes european şi mondial ce i-a fost atribuit.

Prima expresie a acestui principiu s'a formulat în tractatul de la 1856 în care a trecut şi s'a organizat fecundul principiu al libertăţei de navigaţiune pe fluviile internaţionale, formulat de congresul dela Viena la 1815 şi a intrat de atunci în dreptul public internaţional.

De aci şi indicaţia naturală a nevoei ca Dunărea să aibă două regimuri unul maritim şi altul continental.

Principiul acesta din cauza împrejurărilor, a fost împedicat, din diferite consideraţiuni şi interese, nu numai, să-şi producă efectele, dar să fie îngrădit de o altă formulă de drept internaţional care domină întreg tractatul de la Berlin în litera şi spiritul lui.

Intr'adevăr, politica Germană îndrumată de Bismark, afirmând lipsa de interes german pe Dunăre a făcut din ea obiect de compensaţiuni politice şi a lăsat liber joc altor interese, ce concordă puţin cu opera de interes european politic şi economic la gurile Dunărei, clădită la 1856.

Tractatul dela Berlin şi învoirile ulterioare ce au avut loc pe baza lui,—ca tractatul dela Londra 1883—au deslănţuit astfel criza în care se găseşte şi astăzi cestiunea Dunărei.

Această criză isbeşte tocmai elementele de viaţă ale operei dela 1856 de care sunt atât de strâns legate interesele europene cu care se confundă în deosebi ale României.

* * *

Cercetarea ce am făcut-o cestiunii navigaţiunii pe Dunăre în fapt şi formă, ne aduce la constatarea că Dunărea considerată ca fluviu continental cu deosebire în partea ei de sus dela Ulm şi până la Porţile de Fier, din cauze de politică internă şi economică a Statelor riverane pe această parte a fluviului, n'a putut devenì artera comercială predestinată prin situaţia ei.

Dificultăţile hydraulice persistente, din cauza dezinteresărei de a fi înlăturate de pe cursul şanalului său şi regimul medieval dela Porţile de Fier, cum şi lipsa unui regim de uniformizare a poliţii fluviale precizează problema pentru această parte a Dunărei.

Dela Porţile de Fier şi până la Brăila, adică pe întreg cursul Dunărei de Jos, se constată o libertate de fapt foarte largă deşi nereglementată, datorită în primul rând politicei României. Ea se izbeşte însă nu numai de desinteresarea celorl'alţi riverani, în înlăturarea greutăţilor de pe şanal, dar şi de reaua lor voinţă. Şi în această constatare trebueşte căutată şi aflată nevoia unei armonizări viitoare.

Pentru această parte, ce constitue totalitatea interesului continental al Dunărei, *solidarizarea tuturor riveranilor* la interesul de a înlătura piedicile unei libere navigaţiuni apare ca o necesitate foarte firească. De aceea se impune *reîntoarcerea la principiile sănătoase ale tractatului dela Paris din 1856* ca o soluţie primondială a crizei şi a problemei unei libere navigaţiuni pe Dunăre.

Mijlocul pentru desăvârşirea acestei reîntoarceri sunt: *Aplicarea articolului 17 al tractatului dela Paris prin intronarea unei comisiuni alcătuite din riverani,* în scop de a garanta cu toţii la o l'altă un regim uniform de liberă şi neturburată navigaţie pe întregul curs al Dunărei dela Ulm la Sulina.

„Această comisiune riverană ar avea cu precădere „rolul să limpezească şanalul dunărei de dificultăţile „ce împedică navigaţiunea, să controleze lucrările ce se „execută de fiecare riveran, şi să vegheze la întocmai „executarea reglementelor de poliţie întocmite de ea, „dar ratificate de parlamentele ţărilor riverane" [1]).

Inlăturarea regimului dăunător dela Porţile de Fier,

1) Vezi anexa 24 cuprinzând o schiţă a unei viitoare reglementări a Navigaţiunei pe Dunăre, elaborată de o comisiune instituită în acest scop.

instituit printr'o derogare abuzivă dela prescripţiunile de drept public internaţional în materie de navigaţie fluvială, se impune ca o urmare logică a năzuinţei de a transforma Dunărea continentală într'o arteră comercială, folositoare deopotrivă tutulor riveranilor ca şi interesului de penetraţiune al neriveranilor.

O rezervă compatibilă cu suveranitatea teritorială ar fi ca în viitorul regim al navigaţiunei pe Dunăre cobotagiul, adică traficul local naţional de la port la port, să fie în exerciţiu exclusiv al Statutui riveran.

* * *

Gurile Dunărei, adică partea maritimă a acestui fluviu dela Brăila la Sulina ş-a găsit o soluţie fericită în regimul statornicit de Europa prin instituirea Comisiunei Europene Dunărene şi în opera technică grandioasă pe care ea a efectuat'o acì, timp mai bine de o jumătate de veac. Interesele atât ale ţărilor din bazinul Dunărei de jos cât şi al comerţului internaţional în general au găsit în această operă un folos netăgăduit.

De unde însă până la 1878 organizarea Comisiunei Europene dunărene, inspirată de principiile largi ale tractatului dela 1815 şi 1856, era concepută în respectul suveranităţei puterei teritoriale, tractatul de la Berlin îi dete o nouă organizare prin proclamarea complectei ei autonomii şi a exteritorializărei, care aduce atingere exerciţiului suveranităţei teritoriale şi prestigiului României, fără să mai amintim de perturbările ce această situaţiune o cauzează comerţului internaţional şi intereselor de apărare militară a României, la gurile Dunărei.

Această situaţie s'a agravat şi mai mult dela 1883 încoace, adică de când profitându-se de un moment de slăbiciune al Angliei, s'a ştirbit opera dela 1856 prin scoaterea braţului Kiliei de sub autoritatea şi supravegherea Europei reprezentată în Comisiunea dunăreană.

Efectul acestei agravări constă în pericolul de a reduce la neputinţă sforţările civilizatorii ale Comisiunei Europene Dunărene, astfel cum a fost intenţiunea fermă a Europei la 1856, *când toate gurile Dunării* au fost date în îngrijirea atentivă a interesului European.

Intr'adevăr, în starea lucrurilor de astăzi braţul Sulina este în pericol de a fi împotmolit de enormele depozite de nisipuri, care provin din erosiunele produse de vărsarea braţului Kiliei în mare. Comisiunea Europeană la rândul ei, deşi vede pericolul ce îi ameninţă opera, n'are însă mijlocul de a interveni întrucât braţul Kiliei a fost scos de sub jurisdicţiunea ei. Nu este greu de înţeles în ce măsură opera europeană dela gurile Dunării, astfel cum se înfăţişează astăzi, atinge şi împiedică măsurile de apărare atât ale României cât şi ale operei europene la gurile Dunărei.

Privită chestiunea gurilor Dunării din punctul de vedere al experienţelor de până acum, Comisiunea Europeană a făcut proba vitalităţei şi utilităţei ei. Se impune însă în interesul comerţului ce se desfăşură aci ca organizarea ei să fie pusă în armonie cu interesele statului teritorial, prin naţionalizarea personalului Comisiunei şi punerea în concordanţă a regimului ei administrativ şi de poliţie fluvială cu acela al autorităţilor fluviale, maritime şi administrative româneşti. O cere aceasta, atât necesitatea de uniformizare a regimului şi nevoile comerţului naţional şi internaţional la gurile Dunării, cât şi sentimentul foarte îndreptăţit al demnităţei unui stat suveran în plină şi recunoscută desvoltare.

Mai mult încă, România desvoltând din propria iei iniţiativă o activitate technico hidraulică pe Dunărea de jos, de care profită navigaţiunea tuturora atât de fericit, Europa ar afla în aceasta destule motive ca să atragă marea experienţă a corpului technic român la opera europeană de la gurile Dunărei. Cu alte cuvinte Europa ar putea să'şi întărească pe viitor poziţia regimului de supraveghere la gurile Dunărei chemând sta-

tul suveran teritorial la o participare mai efectivă la înfăptuirea marei ei opere culturale dela gurile Dunărei.

Acolo însă unde solicitudinea Europei trebue îndreptată cu deosebire este pentru înlăturarea pericolului împotmolirei braţului Sulina. Şi în această privinţă întregirea operei dela 1856 distrusă la 1883 se oferă ca soluţiunea cea mai dreaptă a acestei solicitudini; căci la 1856 din matură chibzuinţă, atât politică şi tot atât de mult technică, Europa a pus la baza organizărei operei ei idea, *că cine are grija regulărei gurilor Dunărei să le şi aibă sub directa sa privighere.*

Iată de ce se impune readucerea a tutulor braţelor gurilor Dunărei sub autoritatea colectivităţei europene la gurile Dunărei.

* * *

In ce priveşte cestiunea apărărei militare a Comisiunei Europene la care îi dă dreptul neutralitatea sa *numai întărirea poziţiunei militare a statului teritorial aci al cărui drept de altfel nimeni nu i-l poate contestà, permite ca odată cu apărarea eficace proprie, să se atingă idealul de apărare a operei şi interesului european la gurile Dunărei.*

Din soluţiunile ce decurg logic din realitatea lucrurilor şi o îndeaproape cercetare şi apreciere a interesului ei, Europa va intra astfel în realizarea adevăratei sale intenţiuni, ce a manifestat'o aşa de lămurit la 1856; cu atât mai mult cu cât găseşte astăzi la gurile Dunărei un stat, care a făcut şi face dovada capacităţii de a înţelege şi duce mai departe opera ei culturală şi civilizatoare.

* * *

Astăzi Europa se găseşte divizată în două grupări, ce se răsboiesc înfăţişând una dintre cele mai formidabile lupte din câte a cunoscut omenirea, atât ca ciocnire de principii, cât şi ca forţe armate.

Conform legilor fireşti ale societăţilor omeneşti, de reîntegrare şi echilibrare a forţelor, aceeaşi Europă va fi întrunită, prin reprezentanţii ei, într'un Congres ce va urmà încetării ostilităţilor pentru ca regulând diferendele care au divizat'o să chibzuiască împreună din nou asupra interesului comun, care, orice s'ar zice, trebue să reapară în urma convulsiunei actuale.

Considerând cele două ipoteze probabile, ce se impun cu suficienţă spiritului nostru, problema Dunărei rămâne aceeaş cum am schiţat'o în lucrarea de faţă, negreşit cu variaţiuni, care ar privì numai gradul de intensitate al însemnătăţei sale economice.

Biruieşte Tripla înţelegere, noua repartiţie a statelor ce s'ar formà prin deplasarea actualelor formaţiuni politice austro-ungare şi turceşti, nu va puteà decât să întărească poziţia traficului dunărean cât şi al bazinului Mărei Negre. Intr'adevăr, noile formaţiuni prin natura lucrurilor şi a unei intensificări proprii economice va schimba direcţiunea de până acum a traficului pe care politica Austro-Ungară o îndrumase prin Fiume-Triest; iar împărţirea Turciei asiatice, determinând o politică de căi ferate a noilor stăpâniri, pentru a valorifica şi folosì de bogăţiile acestor ţinuturi, va stimula comerţul Mărei Negre către care se va scurge o bună parte a acestor bogăţii. Dunărea va fi drumul cel mai indicat de a face legătura directă între Europa centrală, ţările sporite din bazinul ei şi o bună parte a intinderilor asiatice din bazinul Mărei Negre, ce vor fi chemate la o nouă viaţă economică şi comercială.

Iuvinge Dubla Alianţă, cu interesele ei actuale, Dunărea ca expresie economică nu va aveà nici o scădere.

Intr'un caz, ca şi într'altul însă rămâne interesul politic şi economic european la Dunăre, pentru ca libera şi neîmpiedicata navigaţiune pe acest fluviu mondial, să devie o realitate. Nu ne îndoim că congresul viitor înaintea căruia vor fi traduse toate interesele comune

europene nelămurite va cercetà şi va căutà să armonizeze şi situaţiunea chestiunii Dunărei în raport cu marile interese europene, pe care experienţa trecutului le-a învederat ca necesare în vederea viitorului lor.

Dr. C. I. Băicoianu

ANEXE

ANEXA I

Tractatul de pace dela Carlowitz din 26 Ianuarie 1699

Instrumentum pacis inter Romano-Cæsaream Majestatem et Ottomanicam Portam subscriptum Carloviczii die 26 Ian. 1699.

In nomine Sanctissimæ et Individuæ Trinitatis

Ad perpetuam rei memoriam. Notum sit omnibus et singulis, quorum interest: Posteaquam per sedecim hucusque annos saevum, exitiale et multa humani sanguinis effusione cruentum adeo bellum cum plurimarum provinciarum desolatione gestum esset inter Serenissimum et Potentissimum Principem et Dominum Leopoldum, electum Romanorum Imperatorem semper Augustum, Germaniae, Hungariae, Bohemiae, Dalmatiae, Croatiae, Slavoniae Regem, Archiduce Austriae, Ducem Burgundiae, Brabantiae, Styriae, Carinthiae, Carniolae, Marchionem Moraviae, Ducem Luxemburgiae, Superioris et Inferioris Silesiae, Wirtembergae et Teckae, Principem Sueviae, Comitem Habspurgi, Tyrolis, Kyburgi et Goritiae, Marchionem Sacri Romani Imperii, Burgoviae, ac Superioris et Inferioris Lusatiae, Dominum Marchiae Slavonicae, Fortus Naonis et Salinarum etc. ab una: et Serenissimum atque Potentissimum Principem et Dominum Sultanum Mustaffa Han, Ottomannorum Imperatorem, ac Asiae et Graeciae, ejusque gloriosos praedecessores ab altera parte; misertique tandem aflictae subditorum sortis summe dicti ambo Potentissimi Imperatores, finem tantis, in perniciem generis humani in dies augescentibus malis ponere, serio in animum induxissent, factum Divina bonitate esse, ut annitentibus et conciliantibus Serenissimo et Potentissimo Principe et Domino Guilielmo Tertio, Magnae Britanniae, Franciae et Hiberniae Rege, uti et Celsis ac Praepotentibus Dominis Ordinibus Generalibus Unitarum Belgii Provinciarum, solennes ea de causa tractatus Carlovizii in Sirmio, prope confinia utriusque imperii, instituti atque ad finem perducti fuerint. Comparentes quippe dicto loco utrinque legitime constituti plenipotentiarii, nomine quidem Sacrae Caesareae et Romanorum Imperatoriae Majestatis ilustrissimi et excellentissimi domini, dominus Wolfgangus Sacri Romani Imperrii comes ab Oet-

tigen, Sacrae Caesareae Majestatis cubicularius consiliarius intimus et consilii imperialis aulici praeses, et dominus Leopoldus Slik, Sacri Romani Imperii comes in Passaun et Weisskirchen, ejusdem Sacri Caesareae Majestatis cubicularius, generalis vigiliarum praefectus et legionis desultoriorum equitum tribunus, ambo ad tractatus hosce pacis cum Porta Ottomanica deputati legati extraordinarii et plenipotentiarii : nomine vero Imperialis Ottomannicae Majestatis illustrissimi et excellentissimi domini, dominus Mehemet Effendi, supremus Imperii Ottomanniei cancellariul et dominus Alexander Mauro Cordato, ex nobili stirpe de Scarlati, intimus jam dicti Imperii consiliarius et secretarius ; interventu et opera illustrissimorum et excellentissimorum dominorum, domini Guilielmi Baget, baronis de Beaudefert, serenissmi Magnae Brittanniae Regis : et domini Jacobi Colyer, celsorum et praepotentium Generalium Foederati Belgii Ordinum, amborum apud excelsam Portam Ottomannicam oratorum et ad restabiliendam pacem universalem legatorum plenipotentiariorum, qui munere mediatoris integre, sedulo et prudenter perfuncti sunt : post invocatam aeterni Numinis opem et commutatas rite mandatorum tabulas ad Divini Numinis gloriam et utriusque imperii salutem in sequentes viginti mutuas pacis et concordiae leges convenerunt.

Art. I. Regio Transylvaniae, quemadmodum de praesenti est in possessione et potestate Caesareae Majestatis, ita maneat in ejusdem dominio, et a Podoliae confinio usque ad extremum Valachiae confinium suis montibus, qui antiqui fuerunt limites ante praesens bellum inter Transylvaniam ex una parte, et Moldaviam atque Vallachiam ex alia parte, atque a confinio Vallachiae usque ad flumen Marusium pariter suis montibus, qui antiqui fuerunt limites, circumscribatur, et sic utrinque observatis antiquis limitibus nec ultra nec citra ab utroque Imperio fieri possit extensio.

Art. II. Provincia subjecta Arci Temeswarinensi cum omnibus suis districtibus et interfluentibus fluviis maneat in possessione et potestate excelsi Imperii Ottomannici, atque a parte Transylvaniae fines ejus sint ab extremo confinio Vallachiae usque ad fluvium Marusium in superiori articulo constituti Transylvaniae antiqui limites, tum a parte Marusii usque ad fluvium Tibiscum citerioribus ripis ejusdem Marusii, et a parte Tibisci usbue ad Danubium citerioribus ripis fluvii Tibisci fines ejus limitentur. Quae vero intra praedictos limites sita sunt loca, nempe Caransebes, Lugos, Lippa, Csanad, Kiscanisia, Betsche, Betskerek et Sablia citerius, et intra praeconstitutos ante praesens bellum limites antiquos Transilvaniae ac secundum praedeclaratam rationem intra ripas fluminum Marusii et Tibisci in Temeswarinensibus territoriis qualiscunque alius similis locus reperiatur, ea conditione destruantur per Caesareos, ut vi pactorum amplius reaedificari non possint. Et praedicta regio Temeswarinensis omnino libera relinquatur, et imposterum neque in dictis hisce locis. neque prope ripas fluviorum Marusii atque Tibisci alia, vel majora vel minora loca, quae possint speciem fortificationis exhibere extruantur. ||

Fluviorum Marusii ac Tibisci inter provinciam Temeswarinensem et provincias Caesareae potestati et possessioni subjectas usus sit communis subditis utriusque imperii, tum ad, potum precorum omnis generis tum ad piscationem, et alias commoditates subditis perquam necessarias. ||

Cum vero onerariae naves a partibus superioribus subjectis Caesareo dominio, tum per Marusium fluvium in Tibiscum, tum per Tibiscum in Danubium, sive ascendendo sive descendendo ultro citropne meantes nullo obice praepediri debeant, navigatio navium Germanicarum, aut aliorum subditorum Caesareorum, nullo modo possit in cursu suo ultro citroque incommodari, sed libere atque commodissime fiat ubique in praedictis duobus fluviis, et siquidem reciprocae amicitiae et mutuae benevolentiae convenientia id etiam requirat, ut subditi Imperiali Ottomannicae potestati subjecti possint usus praedictorum fluviorum esse participes, sine impedimento navibus piscatoriis etiam ac cymbis utantur. || Molendinariæ autem naves in locis tantum, quibus negotiationi alterius, nempe Caesarei dominii, nullatenus impedimento esse possint, communicatione gubernatorum utriusque dominii et consensu ponantur. Quinimo ne diversione aquarum in Marusio cursus Cæsarearum navium incommodum aliquod patiatur, nullatenus permittetur, ut sive moledinorum, sive alia occasione ex Marusio aquae alio deriventur seu diducantur. || Insulae, quaconque in praedictis fluviis cum actu sint, in potestate Cæsarea maneant, uti, possidenttur. et subditi utriusque dominii omnino pacifice atque tranquille vivant severissimisque edictis ab insolentiis et contraventione pactorum contineantur.

Art. III. Cum regio inter fluvios Tibiscum et Danubium, vulgo dicta Batska, sit in sola possessione et potestate Cæsareae Majestatis, sic maneat deinceps etiam in praefata protestate et dominio Cæsereo neque Titelium magis, quam in praesenti est, fortificetur.

Art. IV. Ab extrema ripa citeriore Tibisci, opposita Titelianæ ripæ, et angulo terrae ibidem per conjunctionem Tibisci et Danubii terminato deducatur linea recta usque in ripam Danubii. Item a regione citerioris ripae Tibiscanæ sita et ulterius protrahatur pariter recta ad Moravizii ripam citeriorem amnis Bosst, et inde ad locum usque, ubi praedictus amnis Bossut principali alveo in Savum elabitur. Et Moravizio sine ulla fortificatione relicto extructisque tantum in opposita utrinque ripa apertis pagis, separentur per praedictam lineam, firmatam atque distinctam sive fossis, sive lapidibus, sive alia ratione, imperia sequenti modo: regio versus Belgradinum intra modo dictos limites permaneat sub sola potestate potentissimi Ottomannorum Imperatoris, regio vero extra praedictam lineam sita maneat sub sola potestate et possesione potentissimi Romanorum Imperatoris, et secundum praedictos limites pariter possideântur fluvii, qui sunt territoriis permanentibus in possessione utriusque partis.

Art. V. Ab ostio amnis Bossut in Savum effluentis, usque item in Savum elabentis Unnae fluvii ostium, Savi altera quidem pars

pertinens ad ditionem Cæsaream possideatur ab ejus Majestate, altera vero pars possideatur ab Imperatore Ottomannorum. || Interfluens fluvius Savus et insulae in hoc communi tractu sitae sint communes, et usus tum ad navigationem ultro citroque tum at alias commoditates utriusbue partis subditis pariter communis sid utrisque religiose observantibus pacificum et imperturbatum ultro citroque commercium. || Usque ad Unnam fluvium regio pertinens ad dominium Imperialis Ottomannicae Majestatis, qua Bosniam, spectat, citerioribus ripis Unnae fluvii definiatur atque terminetur, evacuatis Novi, Dubizza, Jessenovizza, Doboy et Brod ex parte Bosnensi, et qualicunque alio simili loco in hoc tractu existente, et deductis inde praesidiis Caesareis ista pars omni modo libera relinquatur. Castanoviz autem et insulae intra terram Novi versus Savum cum ulterioribus ripis ejusdem Unnae, cum sint et maneant in potestate Romanorum Imperatoris, praedictis limitibus hinc distinguantur. || Loca demum ultra Unnam longe a Savo sita et ab utraque parte praesidiis conservata atque possessa cum terris ante praesens bellum ad eadem spectantibus maneant interum in potestate utriusque possidentis partis, ea conditione ut commissarii utrinque mox deputandi districtus atque territoria singulatim deductis particularibus lineis separantes per fossas, lapides, palos, aut alia quacunque ratione ad evitandam confusionem posita signa, segregent atque disjungant in partibus Croatiae usque ad ultimum confinium et terminum locorum in utriusque dominii possessione permansurorum. || Et ex utraque parte, si quis ausus fuerit alterare, mutare, evellere, tollere, aui quovis modo violare aliquod ex praedictis signis, ille per omnimodam inquisitionem deprehensus ad exemplum aliorum severissime puniatur. || Comissariis vero ad distinctionem et positionem limitum in isto confinio, quoad fieri poterit, quam celorrime deputandis regiis edictis demandetur, ut ad tranquillitatem et securitatem subditorum utriusque dominii sedulo animum adhibentes sine controversia et sine quacunque particulari complacentia terras optime separent atque manifeste distinguant. || Cum siti in altera Savi parte, qua dominium Imperiale Ottomannicum recipit, munimenti Brod fortificationes utpote recenter a militiis Caesareis factae, tempore educendi praesidii Caesarei, everti debeant, locus autem ille sit commodissimus ad mercaturam, poterit ibidem erigi cum honesto et comodo recinctu civitas, ita tamen ut in arcis aut munimenti formam non redigatur.

Art. VI. Definiti tandem per hosce tractatus et subsecuta, ubi opus fuerit, locali depututorum commissariorum separatione stabiliti, sive deinceps idoneo tempore per operam commissariorum utrinque stabiliendi confiniorum limites sancte utrinque et religiose observentur, ita ut sub nulla ratione aut praetextu extendi, transferri, aut mutari possint, neque liceat alicui paciscentium parti in alterius partis territorium ultra statutos semel terminos aut lineas quidquam juris aut potestatis praetendere aut exercere, aut alterius partis subditos sive ad deditionem, sive ad pendendum tributum qualecumque, sive praeteritum, sive futurum, sive ad quamvis

aliam humano ingenio excogitabilem exactionis aut vexationis speciem adigere aut molestare, sed omnis altercatio juste amoveatur.

Art. VII. Licitum et liperum esto utrique partium pro confiniorum suorum securitate, quocunque meliori visum fuerit modo, arces, munimenta et loca, per praesentes tractatus pacifice possessa, quaecunque de facto extant, reparare, munire et fortificare, exceptis illis, de quibus utrinque nominatim cautum est. Ad incolarum vero commodas habitationes in extremis confimiis apertos pagos aedificare ubique sine impedimento et sine exceptione utrique parti liceat, dummodo sub hoc praetextu fortalitia non erigantur.

Art. VIII. Incursiones hostiles et occupationes omnesque insultus clam aut ex improvisa facti, devastationes et depopulationes territorii utriusque dominii omnino et severissimis mandatis prohibitae sint ac illicitae. Transgressorees vero articuli hujus ubicunque deprehensi statim incarcerentur et per jurisdistioneem loci, ubi captivati fuerint, pro merito puniantur, absque ulla remissione, et rapta quaecunque sint, diligentissime perquisita et adinventa, cum omni aequitate dominis suis restituantur. Capitanei quoque ipsimet, commendantes et praefecti utriusque partis ad justitiam nulla admissa injuria integerrime administrandam sub amissione officii non solum, sed etiam vitae et honoris adstricti sint atque obligati.

Art. IX. Maneat porro etiam illicitum futuris quoque temporibus receptaculum vel fomentum dare malis hominibus, rebellibus subditisuta male contentis, sed ejusmodi homines et omnes praedones, raptores, etiam si alterius partis subditi sint, quos in ditione sua deprehenderint, merito supplicio afficere utraque pars adstricta sit; qui si deprehendi nequeant, capitaneis aut praefectis eorum, sicubi eos latitare compertum fuerit, indicentur, iique illos puniendi mandatum habeant. Quod si nec hi officio suo in punitione talium sceleratorum satisfecerint, indignationem Imperatoris sui concurrant aut officiis exuantur, aut ipsimet poenas pro reis luant. Quoque magis nefariorum hujusmodi petulantiis cautum sit, neutri partium liceat intertenere et alere Haydones, quos liberos nuncupant, Plagiarios Pribeck dictos, atque id genus facinorosorum hominum. qui non sunt alterutrius principis stipendio conducti, sed rapto vivunt, tamque ii, quam qui eos aluerint, pro demerito puniantur, talesque nefarii, etiam si consuetae vitae emendationem prae se ferant, nullam fidem mereantur, nec propo confinia tolerentur, sed ad alia remotiora loca transferantur.

Art. X. Cum tempore praesentis hujus belli plures ex Hungaris et Transylvanis a subjectione suae Caesareae Majestatis secedentes ad confinia excelsi Imperii sese receperint, atque hac in parte etiam conclusae per inducias inter utrumque Imperium almae huic paci debitis modis in futuram securitatem providendum sit, de praedictis ita pactum est, ut in ditionibus ante nominati excelsi Imperii ad lubitum possint locari et accommodari; ne tamen aliquo modo confiniorum tranquillitas et subditorum quies perturbari queat, loca, ubi praedicti collocabuntur, remota sint ab omnibus limitaneis et confiniariis partibus, et uxoribus illorum dabitur facultas

sequendi maritos sous iisque in imperatorio, assignato ad hoc, districtu cohabitandi. Cumque imposterum in reliquos subditos potentissimi Ottomannorum Imperatoris annumerandi veniant, non liceat illis a subjectione ejusdem amplius recedere: et si qui recesserint atque ad patriam iterum reverti voluerint, in numero et conditione malevolorum recenseantur, neque illis a Caesareis fomentum aut receptaculum praebeatur; quinimo deprehensi Ottomannis confiniorum gubernatoribus extradantur, quo magis utrinque securitati pacis prospiciatur.

Art. XI. Ad tollendas penitus quascunque in confiniis super aliquorum armistitii hujus aut quavis de re ìmposterum enascentes controversias, differentias aut discordias, ubi prompto et maturo remedio opus sit, ordinentur utrinque in confiniis primo quoque tempore electi pari numero commissarii, viri neutiquam avidi, sed graves, probi, prudent, esexperti, atque pacifici ; hique loco opportuno convenientes, sine exercitu, cum aequali pacificarum comitiva, omnes et singulas hujusmodi coutroversias emergentes audiant, cognoscant, decidant et amicabiliter componant ; talem denique ordinem et modum constituant, quo utraque pars sous homines et subditos citra omnem tergiversationem vel praetextum gravissimis poenis ad sinceram ac firman pacis observantiam compellat ; quod si vero negotia tanti momenti occurrerent, quae per commissarios utriusque partis componi et expediri non possent, tunc ad ambos potentissimos Imperatores remittantur, ut ipsi companandis iisdem, sedandis et extinguendis modum et rationem invenire et adhibre valeant, ita ut tales controversiae, quam fieri poterit, intra brevissimum temporis spatium componantur, nec earum rosolutio ulla ratione negligatur aut protrahatur. || Cumque praeterea in antecedentibus sacris capitulationibus duella et mutuae ad certamen provocationes fuerint vetitæ, imposterum etiam sint illicitae, et si qui ad singulare certamen venire ausi fuerint, in illos ut transgressores gravissime animadvertatur.

Art. XII. Captivi, tempore praesentis belli ex utraque parte in captivitatem abacti et in publicis carceribus adhuc superstites, cum occasione istius almae pacis eliberationem tandem aliquando merito sperent nec possit sine laesione Majestatis Imperatoriae et laudatae consuetudinis in eadem captivitatis miseria et calamitate relinqui, usitatis ab antiquo vel honestioribus adhuc rationibus per commutationen in libertatem asserantur, et si plures aut melioris conditionis in ùna quam in altera parte invenientur, pro reliquorum etiam eliberatione, quando solennes legati instantias afferent, gratiosa et huic almae paci conveniens utriusque Imperatoris pietas nequaquam denegetur; caeteris vero, qui in privatorum potestate sunt, vel apud ipsos Tartaros, licitum sit eliberationem suam honesto et, quam fieri poterit, mediocri lytro procurare. Quod şi cum captivi domino honesta accommodatio fieri non poterit, judices locorum litem omnem per compositionem dirimant, sin autem praedictis viis id confici haud posset. captivi pretiis eorum, sive per testimonia sive per juramenta probatis atque solutis, eliberentur.

Nec possint domini aviditate majoris lucri sese redemptioni eorundem opponere, et quandoquidem ex parte excelsi Imperii Ottomannici homines non emitterentur, qui taliter eliberandis captivis operam adhibeant, spectabit ad probitatem Caesareorum praefectorum, ut ad dimittendum Ottomannos captivos, quo empti sunt pretio, sincere liquidato, dominos illorum adstringant, atque ita sanctum hoc opus pari utrinque pietate promoveatur; quosque demum captivi utrinque praedicta ratione eliberentur, legati plenipotentiarii ex utraque parte officia sua adhibebunt, ut interea miseri captivi benigne tractentur.

Art. XIII. Pro religionis Christianae exercitio justa ritum Romano-Catholicae Ecclesiae, quaecunque praecedentes gloriosissimi Ottomannorum Imperatores in regnis suis sive per edicta et mandata specialia favorabiliter concesserunt, ea omnia serenissimus et potentissimus Ottomannorum Imperator imposterum etiam observanda confirmabit, ita ut ecclesias suas praefati religiosi reparare atque resarcire possint, functiones suas ab antique consueta exerceant et nemini permissum sit, contra sacras capitulationes et contra leges Divinas aliquo genere molestiae aut pecuniariae petitionis eosdem religiosos cujuscunque ordinis et conditionis afficere, sed consueta imperatoria pietate gaudeant et fruantur. Praeterea serenissimi et potentissimi Romanorum Imperatoris solenni ad fulgidam Portam legato licitum sit, commissa sibi circa religionem et loca Christianae visitationis in sancta civitate Jerusalem existentia exponere atque instantias suas Imperiale solium afferre.

Art. XIV. Comercia juxta antecedentes etiam sacras capitulationes libera sint utriusque partis subditis in omnibus imperiorum regnis et ditionibus; ut autem utrique parti utili ratione et sine fraude et dolo peragantur, inter deputatos commissarios rem mercatoriam bene intelligentes tempore solennium utrinque legationum contractabitur, et sicuti cum aliis excelsi Imperii amicis nationibus observatum est, ita etiam subditi cujuscunque nationis Caesareae Majestatis securitate et utilitate commerciorum in regnis excelsi Imperii idoneis modis et usitatis privilegiis gaudebunt et perfruentur.

Art. XV. Quaecunque conditiones in antiquis sacris capitulationibus expressae sunt, nec praedictis punctis hoc tractatu stipulatis aut liberimo cujusque possidentium dominio et usui ejusdem adversantur aut praejudicant, posthac etiam colantur sancte et observentur, cassatis et annullatis iis, quae supradictis quocunque modo repugnant.

Art. XVI. Ut quoque tante magis armistitium hoc bonaque inter ambos potentissimos Imperatores amicitia firmetur ac coalescat, mittentur solennes utrinque legati ex aequo usitatis ceremonialibus ab introitu in confinia usque ad reditum în locum secundae permutationis excipiendi, honorandi, tractandi atque prosequendi, qui in signum amicitiæ spontaneum munus. conveniens tamen et utriusque Imperatoris dignitati consentaneum asserent; et prima aestate in mense Junio iter, praevia mutua correspondentia, uno eodom-

que tempore suscipientes in Sirmiensi confinio, more jam pridem inter utrumque imperium obsercato, permutabuntur. Solennibus porro legatis in imperatoriis aulis quidquid libuerit, petere liceat ac permittatur.

Art. XVII. Regula et norma curialium in recipiendis receptisque pariter honorandis et tractandis ministris ultro cîtroque commeantibus et commorantibus juxta usitatam prioribus etiam temporibus modalitatem, deinceps ab utrinque cum aequali decore et secundum distinctam characteris missorum praerogativam observeteur. || Legatis Caesareis et residentibus et quibusvis eorundem hominibus pro suo arbitrio, quibuscunque placuerit, vestibus uti licitum sit, neve quisquam impedimento esse possit. Ministri porro Caesarei, sive oratoris, sive legati, sive residentis, sive agentis munere fungantur, quibus reliquorum principum fulgidae Portae amicorum legati et agentes immunitatibus et privilegiis perfruuntur, eadem libertate, imo ad distinguendam Caesareae dignitatis praerogativam usitatis melioribus modis fruantur habeantque liberam potestatem conducendi interpretes. Cursores etiam et alii eorum homines Viena ad fulgidam Portam atque iterum redeuntes et ultro citroque venientes salvo passu tuto et secure permeent arque, ut commode iter suum perficiant, omni favore coadjuventur.

Art. XVIII. Pax ista, quamvis secundum propositas conditiones conclusa, tum demum integrum ex omni parte robur obligationis et inducet, cum omnia et singula, quae de confiniis supra recensito modo ultro citroque promissa et acceptata sunt, tam de distinctionibus limitum, quam de evacuationibus et demolitionibus plenarie in effectuam et executionem deducta fuerint, ita, ut, absoluta designatione limitum in unoquoque confinio statim subsequatur demolitio aut evacuatio; quod ut quam cellerrime succedat, designentur ad limites et terminos confiniorum ponendos et distinguendos ex utraque parte commissarii, qui die aequinoctii, scilicet 22 mensis Martii, aut 12 secundum veterem stylum, anni millesimi sexcentesimi nonagesimi noni, in locis inter commissarios consensu gubernatorum utriusque confinii determinandis, mediocri et pacifico comitatu conveniant atque intra spatium duorum mensium si possibile sit, aut etiam citius, ubi fieri poterit, confinia limitibus et terminis manifestis per superiores articulos constitutis destinguant, separent. determinent et statuta inter legatos plenipotentiarios utriusque imperii accuratissime et sitissime exequantur.

Art. XIX. Has vero conditiones et articulos ad formam hic mutuo placitam a Majestatibus utriusque Imperatoris ratihabitum iri, atque ut solennia ratificationis diplomata intra spatium triginta dierum a die subscriptionis vel citius in confiniis per illustrissimos et excellentissimos legatos plenîpotentiarios mediatores reciproce recteque commutentur, legati plenipotentiarii utriusque imperii sesc infallibiliter obligant atque praestituros compromittunt.

Art. XX. Duret armistitiumhocce et extendatur, favente Deo, ad viginti quinque annos continue sequentes, a die, qua ejusdem subscriptio facta fuerit; quo annorum numero elapso, vel etiam medio

tempore elabatur, liberum esto utrique partium, si ita placuerit, pacem hanc ad plures adhuc annos prorogare. || Itaque mutuo et libero consensu quaecunque stabilita sunt pacta inter Majestatem serenissimi et potentissimi Romanorum Imperatoris et Majestatem serenissimi et potentissimi Ottomannorum Imperatoris et haeredes eorundem, imperia quoque et regna ipsorum, terra item marique sitas regiones, civitates, urbes, subditos et clientes, observentur sancte, religiose ac inviolabiliter, et demandetur, serio omnibus utriusque partis gubernatoribus, praefectis, ducibus exercituum atque militiis et quibusvis in eorundem clientela, obedientia et subjectione existentibus, ut illi quoque, praedeclaratis conditionibus, clausulis, pactis et articulis sese adaequate conformantes, omnibus modis caveant, ne contra pacem et amicitiam hanc sub quocunque nomine aut praetextu se invicem offendant aut damnificent, se quolibet prorsus inimicitiae genere abstinendo bonam colant vicinitatem, certo scientes, quod si eatenus admoniti morem non gesserint, severissimis in se poenis animadvertendum fore. || Ipse quoque Crimensis Chanus et omnes Tartarorum gentes, quovis nomine vocitatae, ad pacis hujus et bonae vicinitatis et reconciliationis jura rite observanda adstricti sint, nec iisdem contraveniendo hostilitates qualescunque exerceant erga quasvis Caesareas provincias earumque subditos aut clientes. Porro sive ex aliis exercitum generibus, sive ex nationibus Tartarorum, si quis contra sacras imperatorias hasce capitulationes et contra pacta et articulos earum quidpiam ausus fuerit, is poenis rigorosissimis coërceatur. || Incipiat vero modo dicta pax, quies et securitas subditorum utriusque imperii a suprafata die subscriptionis, et cessent exinde atque sustollantur omnes utrinque inimicitiae, et subditi utriusque partis securitate et tranquillitate fruantur. Eoque fine et quo magis per summam curam ac sedulitatem hostilitates inhiberi possint, transmittantur quam cellerime mandata et edicta publicandae pacis ad omnes confiniorum praefectos; cumque spatium aliquod temporis requiratur, intra quod officiales in remotioribus praesertim confiniis istam conclusae pacis notitiam obtinere valeant, statuuntur viginti dies pro termino, post quem si quis hostile quidpiam alterutra ex parte admittere praesuMpserit, poenis superius declaratis irremissibiliter subjaceat. || Ut demum pacis conditiones, viginti hisce articulis conclusae, utrinque acceptatae et debito summoque respectu inviolatae observentur, siquidem domini plenipotentiarii Ottomannici vi concessae iisdem facultâtis imperatoriae instrumentum Turcico sermone exaratum et subscriptum legitimum et validum nobis exhibuerint, nos quoque vi mandati et plenipotentîae nostrae propriis manibus et propriis sigillis subscriptas et signatas hasce pactorum litteras in latino idomate tanquam legitimum et validum vicissim instrumentum extradidimus.

ANEXA II

Tractatul de comerciu dela Passarovitz, din 27 Iulie 1718

In Nomine Sanctissimae et Individuae Trinitatis

Ad perpetuam rei memoriam notum sit omnibus et singulis, quorum interest aut quodammodo interesse poterit. Posteaquam divina favente gratia inter augustissimum, serinissimum et pontentissimum principem ac dominum, dominum Carolum, electum Romanorum Imperatorem, semper Augustum, Germaniae, Hispanariuni, Indiarum, nec non Hungariae, Bohemiae, Dalmatiae, Croatiae, Slavoniae, Serviae et utriusque Siciliae etc. etc. regem, archiducem Austriae, ducem Burgundiae, Brabantiae, Mediolani, Styriae, Carinthiae, Carniolae, Limburgiae, Luxemburgiae, Würtembergaei, superioris et inferioris Silesiae et Sueviae, sacri Romani imperii marchionem Burgoviae, Moraviae, superioris et inferioris Lusatiae, comitem Habspurgi, Flandriae, Tyrolis, Goritiae, Ferretis, Kyburgi etc. etc., ex una, et serenissimum atque potentissimum principem et dominum dominum Sultanum Achmed Han, Ottomannorum, Asiae Graeciaeque Imperatorem ab altera parte, alma pax restaurata et conclusa sit, ambae imperatoriae Majestates, quidquid eandem firmiorem reddere reciprocamque consensionem et fiduciam augere valet, contribuere satagentes nihil opportunius eum in finem existimaverunt, quam si pro utriusque imperii subdits liberum commercium fluviis, terra marique stabiliretur eorumque particulares eatenus rationes per convenientes articulos dirigantur talique via omnibus difficultatibus et dissensionibus, quae bonam amicitiam labefactare possent, solide firmiterque praecaveatur. Itaque ex parte sacrae Romano-Caesareae Regiaeque Cathol. Maj. illustrissimus dominus Anselmus Franciscus a Fleischmann, imperialis aulico-bellicus consiliarius, ex parte vero Ottomannicae imperatoriae Majestatis illustrissimus dominus Seiffulah Effendi, actualis nischandschi, id est minister in sultanicis diplomatibus, mandatis et decretis tesseram imperialem formans, denominati et plenipotentia mandastique instructi deputati prope Passarovicium congressi et juxta insertum in almae pacis instrumento XIII. articulum in sequentes viginti articulos convenerunt.

Art. I. Liberum et universale commercium inter utriusque Romani et Ottomannici imperii suditos fluviis, terra marique statum est, volentes, ut nomine subditorum Sacrae Romano-Caesarae Regiaeque Catholicae Majestatis comprehendantur Germani, Hungari, Itali, Belgae, cujuscunque nationis et religionis, qui actualiter regimini imperiali regio subjacent vel quocunque tempore, modo et titulo subjacere debent ; hi merces suas, exceptis armis et pulvere pyrio aliisque prohibitis rebus, in omnibus ditionibus Ottomannicis distrahere libereque mercaturam exercere valeant. Cunctae vexillis

seu aplustribus et litteris patentibus Romano-Caesareo regiis instructae naves portus imperio turcico subjectos libere accedere, ultro citroque commeare, ibidem mercimonia sua exponere, damna iisdem navibus a maris procellis vel quocunque alio accidente illata resarcire, vina et quaecunque sufficientia cibaria aliaque necessaria persoluto pretio apparare et ex iisdem portibus exire incolumes possint.

Art. II. Utriusque imperii subditi et mercatores libere in Danubio mercaturam exerceant, mercatores autem suae Sacrae Romano-Caesareae Regiaeque Majestatis merces, quas per Danubium in imperium Turcicum invehunt, Widinii, Rudscik aliisque in locis e navibus extrahere, curribus pretio consueto conductis imponere et terra in quemcunque locum secure transportare mercaturamque exercere possint; etiam mercatoribus Romano-Caesareo-Regiis (prout conventum est, ne naves Danubiae in Pontum Euxinum intrent) Ibrailae, Issakciae Kiliae aliisque in emporiis, ubi tscaicae aliaeque in Pontum Euxinum commeantes naves reperiuntur, naulo consueto conducere, merces suas imponere esque Constantinopolim, in Crimeam et Trapezuntem, Synopolim aliaque in emporia maris Euxini (ubi merces distrahuntur) transportare, sine impedimento ultro citroque commeare mercaturamque exercere liberum esto.

Art. III. A mercatoribus utriusque imperii pro mercibus, quae fluviisterra marique vehuntur, in uno telonii loco, scilicet semel quando importantur et secunda vice quando aliae exportantur, pro vectigali tribus per centum exsolutis, minimum quidquid supra haec memorata tria per centum quispiam exigere praesumat, mercatoresque in portu Ottomannico ob felicem navis adventum, prout etiam aliae Ottomanici imperii amicae nationes praestare solent, pro consuetudine, selamet dicta, trecentos asperos, id est tres florenos et quartam thaleri partem exsolvant. A mastarie, cassabie aliisque impositionibus et juribus autem omnimodo immunes sint, modusqne iste respectu mercatorum utriusque partis observetur. Imperiales mercatores possint de mercibus suis, terra, mari et fluviis allatis, casu, quo teloniarii aut inspectores easdem pluris, quam par est, judicarent, praefata tria per centum in natura, id est iisdem mercibus solvere, qua solutione teloniarii contenti esse debent; vectigal in quacunque vulgati commercii moneta praestetur, ultra quod nullus imperialium mercatorum molestandus sit. Naves imperiales, mercibus in ditionibus Ottomannicis emptis onustae, solutis semel in Ottomannico telonio vectigalibus acceptisque a teloniorum praefectis syngraphis, vulgo teskere dictis, in portibus aut in arcibus ad angustias Hellesponti sitis, vulgo Dardanella dictis, interato non visitentur, sed juxta tenorem praefatarum syngrapharum procedatur. Si alicui imperiali navi non faveret occasio vendendi aut commutandi sua mercimonia et vellet de Ottomanico portu ad alium vela ventis dare, solutis semel tribus per centum in primo Turcico telonio et exhibita teloniariis syngrapha. teskere dicta, nullibi quidpiam amplius solvere tenebitur. Si quis utriusque imperii mercatorum circa telonium fraude uteretur, merces

suas non soluto vectigali clam subtrahens, deprehensus in facto pro poena duplum portorium dare tenebutir. Ab utriusque partis mercatoribus subditisque de pecunia auri vel argenti, quam invehunt vel extrahunt, nec non de aliis mercimoniis, de quibus aliae amicae nationes telonium solvere non solent, vectigal nellatenus exigatur. Teloniarii Ottomannici mercatoribus Caesareo-Regiis soluto vectigali de mercibus navibus impositis syngraphas sine mora extradant, ne dilatione hujus discessus navis impediatur. Mercatores imperiales ex eo. quod merces suas e propriis navibus Turcicis imponant et in quaedam Ottomannici imperii emporia transportent, ultra vectigal in hac capitulatione stabilitum non molestentur.

Art. IV. Quaecunque mercimonia in ditionibus Turcicis Ottomannicae Portae amicorum regum negotiationibus coëmendi, commutandi et in suas devehendi provincias data fuerit facultas, etiam Caesareo-Regiis mercatoribus concessa sit, et si quidpiam e prohibitis rebus mercibusve a praedicta Porta Ottomannica aliis nationibus concedatur, id prae omnibus in Sacrae Romano-Caesareae Regiaeque Majestatis considerationem suis negotiatoribus emere et evehere permittatur.

Art. V. Ad majorem mercatorum imperialium securitatem, quietem reique mercatoriae incrementum Sacra Romano-Caesarea Regiaeque Catholica Majestas per suum ministrum pro tempore ad Portam Ottomannicam existentem in maris Mediterranei ditionumque Ottomannicarum emporiis, insulis, ac ubicunque ab aliis exteris nationibus consules et interpretes instituti sunt. pariter consules, vice-consules, agentes factores, interpretes datis decretis creare et stabilire queat. Si autem in aliis locis, in quibus hucusque praedictorum nullus morabatur, hujusmodi consules, vice-consules, agentes etc. commercii necessitas requirat, per ministrum alte praefatae Caesareae-Regiaeque Majestatis Ottomannicae Portae ezponatur: si deinceps praedicto ministro permissio concedatur, congrua diplomata dabuntur, ut denominati consules, vice-consules, agentes, interpretes etc. ab imperii Ottomannici ministris assignatorumque locorum officialibus adjuventur et protegantur iisque in omnibus eventibus assistentia praebeatur. In quocunque Ottomannici imperii loco Caesareorum negotiatorum quìspiam e vita discederat, bona illius nullo modo a fisco contrectentur, sed a ministris Caesareis eorumque deputatis integre recipiantur. Casu, quo suae Sacrae Romano-Caesareae Regiaeque Majestatis ad Portam Ottomannicam existenti ministro viderentur congruum, loco consulum in praedictis locis solos interpretes constituere, hi interpretes non solum neutiquam molestentur, sed iisdem favoribus, privilegiis et protectionalibus, consulibus concessis gaudeant et perfruantur. Vigore hujus almae capitulationis Sacrae Caesareae Regiaeque Majestatis consules, vice-consules, interpretes, mercatores omnesque eorum in actuali servito existentes fabuli ab omni tributo aliisque imposiitionibus liberi et immunes sint. Sacrae Romano-Caesareae Regiaeque Majestis subditi, consules, interpretes, mercatores hominesque in eorum servitiis existentes ob cuncta sua commercii,

emptionis, venditionis. fide jussionis aliarumque rerum negotia judiciem accedant illaque peragenda judiciali protocollo inferant, ac ab eodem litteras judiciales, vulgo hugget dictas, aut validas syngraphas accipiant; orta deinceps controversia, dictae litterae judiciales aut syngraphae, uti etiam praefetum protocollum inspiciatur et juxta legem et justitiam procedatur. Gubernatores aliique provinciarum Ottomannicarum officiales cujunscunque dignitatis neminem praedigtorum Caesareorum hominum accusationis aliove praetextu in carcerem detrudere, molestiis et injuriis afficere praesumant. Si vero eorum quisqoian in Ottomannico judicio sistendus esset, is scitu consulum praesenteqne interprete compareat et per praedictos consules et interpretes ad carceream Caesareum ducatur. Si cuidam a mercatore Caesareo-Regio quidquam debeatur, creditor debitum suum opera consulum, vice-consulum, interpretum a suo debitore et nemine alio praetendant. Saepius dictis consilibus, vice-consilibus, interpretibus, mercatoribus illorumque domesticis et famulis in suis habitationibus liberum Romanae Catholicae religionis exercitium permittatur, exteraeque nationes ad hujusmodi religions functiones accedentes nullo prorsus modo impediantur aut molestentur. Lite vel controversia contra Caesareo-Regios consules, vice-consules, interpretes, mercatores etc. exorta, si ea summam trium millium asperorum, id est 25 thalerorum excesserit, in nullo provinciarum tribunali decidi possit, sed ad Portae Ottomannicae judicium remittatur. Si vero controversia inter Caesareo-Regios mercatores orta fuerit, juxta leges et solita eorum constituta a consilibus et interpretibus etc. examinetur et determinetur. Nulla praedictorum mercatorum ad discessum jam-jam expedita navis ob litem enascentem detineatur, sedelis et controversia celeriter opera consulum, agentium et intrpretum decidatur; et si quispiam Caesareorum aliqua de causa in iudicio Ottomannico sistendus foret, is absente interprete 'ad praedictum judicium comparere non teneatur. Caesareo-Regii mercatores, in quemcunque Ottomennici imperii locum iverint, a provinciarum gubernatoribus, judicibus et cunctis officialibus ejusque regni praefectis petitione donativorum immunes sint et hanc ob causam nullo modo molestentur.

Art. VI. Portae Ottomannicae pro securitate et tranquillitate suorum subditorum et mercatorum ad tractanda necessaria eorundem negotia procuratores, vulgo sachbender dictos, in ditionibus Caesareo-Regiis constituere volenti liberum esto, ordinesque ab aula imperiali Sacrae Romano-Caesareae Regiaeque Majestatis officialibus cujuscunque conditionis dabuntur, ut praedicti Ottomannico diplomate muniti procuratores in illis locis, ubi commercii necessitas requirit, protegantur nullaque molestia afficiantur et, si Turcicorum mercatorum quispiam e vita discesserit, relicta ipsius bona saepius dictus Ottomannus procurator custodienda recipiat.

Art. VII. Nullus ministrorum et officialium Ottomannici imperii navibus, vexillis seu aplustribus litterisque patentibus Romano-Caesareo-Regiis instructis, in quodam Turcico portu appulsis jactisque

anchoris, permanendi, discedendi, mercimonia imponendi aut extrahendi facultatem deneget.

Art. VIII. Navibus imperialibus maris fluctibus procellisque jactatis Ottomannici imperii naucleri aliique rei maritimae experti, qui in illa vicinitate reperiuntur, opem ferant et casu, quo quandam praedictarum navium naufragium subire contigerit, merces a fluctibus ad litus ejactae Caesareo-Regiis consulibus in proximis locis existentibus integre extradantur.

Art. IX. Ex eo, quod Melitenses et piratae passim in Mediterraneo circumvagantes Turcis aliisve Ottomannici imperii subditis damna intulerint, Caesareo-Regii mercatores eorumque naves hanc ob causam neutiquam molestentur.

Art. X. Ottomannicae Portae subditi mercatores, si naves Caesareo-Regis ascendere aut iisdem merces aliasve res imponere velint, hi jura, quae ab illis Angli, Galli et Batavi exigunt, solvere tenebuntur.

Art. XI. Mercatorum Caesareo-Regiorum naves neque ad copiarum Ottomannicarum neque aliarum ao publicum pertinentium rerum transportationem vi adigantur.

Art. XII. Dum utriusque imperii naves bellicae in mari sibi invicem obviae factae fuerint, iis, qualesnam essent, compertis, erectione et explicatione vexillorum seu aplustrium ex utraque parte amicitae demonstratio exhibeatur.

Art. XIII. Liberum esto Cæsareo-Regiis subditis, sive comercii, sive piae peregrinationis causa ad quemcunque ditionum Ottomannicarum locum contendere, ultro citroque absque impedimento commeare; iis antem ne in quocunque loco et itinere a tributi exactoribus aliisve hominibus infestentur, a Porta Ottomannica rigorosae litterae pattentes dabuntur.

Art. XIV. Hebraei se negotiis mercatorum imperialium immiscere et sive imperii Ottomannici diplomate aut quadam potenti intercessione proxonetam, vulgo sensal aut Unterhandler, agere minime praesumant, nisi a dictis mercatoribus Cæsareo-Regiis spontanea et libera voluntate ad hoc servitium non vocentur, perfide conspirare, mercatoribus Cæsareo-Regiis damna inferre intendant, in aliorum exemplum severissime puniantur.

Art. XV. Mercatoribus Cæsareo-Regiis ut dissidia et inconvenientiae, quae plerumque diversas inter nationes exoriri solent, evitentur, ad imponenda et conservanda sua mercimonia præstito consueto censu unus proprius et commodus locus, vulgo chan dictus, a Porta Ottomanica ad instantiam ministri Cæsarei apud eandem existentis assignabitur.

Art. XVI. Si e Cæsareo-Regiorum consulum. vice-consulum, agentium, interpretum etc. famulitio, aut mercatorum quispiam quorundam odio aut iniquo proposito Mahometanismum amplexus fuisse accusaretur, talis accusatio irrita et vana censeature, donec hujusmodi homo in praesentia Cæsareo-Regiis interpretis spontaneo et deliberato animo Mahometanismum profiteatur; nullatenus vero talis religionis mutatio illi suffragetur, casu, quo de aere alieno

quid haberet, ad solvenda debita sua adstringatur et compellatur.

Art. XVII. Si mercatorum subditorumve Sacræ Cæsareae Regiaeque Majestatis in nave piratica quispiam inventus fuerit, capta nave abductisque in servitutem piratis neutiquam captivetur, sed liber dimittatur.

Art. XVIII. Si haecce inter duos serenissimos et potentissimos Imperatores conclusa alma pax et amicitia in inimicitiam (quod Deus avertat) commutaretur, omnes utriusque imperii subditi in fluviis, terra et mari existentes tempestive certiores fiant, ut acceptis solutisve debitis cum suis bonnis salvi et incolumes ad confinia exire valeant.

Art. XIX Mercatores Persiani, qui ex imperio Cæsareo-Regio per Danubium ad confinia Ottomannica pervenire intendunt, solutis semel et more consueto ultra impositionem, refftie dictam, in telonio Ottomannico quinque per centum acceptaque a teloniariis soluti vectigalis syngrapha, ulterioris portorii solutioni nullibi subjaceant; similiter illi, qui ex Persia per Ottomannica confinia ad ditiones Cæsareo-Regias commeare cupiunt, solutis in Ponto Euxino vel in Danubio semel quinque per centum iterata vectigalis solutione non molestantur.

Art. XX. Praesentis hujusce commercii tractatus articuli ab utriusque partis commisasariis, plenipotentia et mandatis instructis, manibus sigillisque propriis signati et corroborati imposterum sancte et religiose observentur, ac iisdem per nullum mandatum ab utroque imperio emanandum ullo modo praejudicetur, praedictumque tractatum Majestatibus utriusque Imperatoris intra spatium triginta diterum a die subscriptionis ratihabitum iri sese infallibiliter obligant atque praestituros compromittunt praefati commissarii, ut demum commercii conditiones, viginti hisce articulis conclusae, ultrinque acceptatae debito summoque cum respectu inviolatae observentue; siquidem dominus deputatus Ottomannicus vi concesæ eidem facultatis imperatoriae instrumentum Turcico sermone exaratum et subscriptum legitimum et validum mihi exhibult, ego quoque vi mandati et plenipotentiae meae manu sigilloque proprio subscriptum et signatum hunc commercii tractatum in latino idiomate tanquam legitimum et validum vicissim instrumentum extradidi.

Dabantur prope Passarovicium die vigesima septima Julii, oann milesmo septingentismo decimo octavo.

(L. S.) Anselmus Franciscus de Fleischmann

Cum igitur praedictus commerciorum et navigationis tractatus, prout hic verbotenus scriptus et insertus legitur, post colloquia, simileter prope Passarovicium eum in finem instituta, mandato nostro confectus sit, nos illum in omnibus et singulis punctis et articulis, praehabita matura et diligenti consideratione, ex certa nostra scientia pro nostra parte omni meliori modo et forma exppro-bamus, ratificamus et confirmamus ratumque et firmum esse et

fore virtute praesentium declaramus; simulque verbo imperiali regioque promittimus pro nobis ac haeredibus et inviolabiliter servabimus, adimplebimus atque per supradictos haeredes et successores nostros eodem plane pacto observari et adimpleri debere volumus atque decrevimus, neque patiemur, ut vel ex nostra parte, vel per alios praememorato commerciorum et navigationis tractatui, quomodocunbue id fieii possit, ulla ratione contraveniatur, omni dolo et fraude exclusis. In horum omnium testimonium et fidem sigillum nostrum Cæssarem majus huic diplomati manu nostra subscripto appendi jussimus.

Datum in civitate nostra Viennæ, die decima sexta mensis Augusti anno millesimo septingentesimo decimo octavo, repnorum nostrorum Romani septimo, Hispanici decimo quinto, Hungarici vero et Bohemici octavo.

Carolus.
Eugenius. (L. S. P.)
a Subaudia.

Ad mandatum S. Cæs. Reg.
Cathol. Maj. proprium.
Antonis Josephus ab Oettl.

ANEXA III

Capitulations nouvelles, ou Séned en faveur des sujets impériaux et royaux dans l'Empire ottoman données à Ccnstantinople le 24 février 1784

Art. I. Le traité de commerce signé près de Passarovitz l'an de l'Hégire 1132 et adopté pour base de l'art 8 de Belgrade séra, comme il est nécessaire, maintenu et observé dans toute l'étendue de l'Empire ottoman en faveur des sujets et marchands allemands et la sublime Porte ne permettra ni autorisera la moindre déviation ou transgression à cet égard, mais pour ce qui est du commerce, par les mers et les rivières on procèdera d'après ce qui est réglé par l'art 5 du présent *Séned*.

Art. II. Quant aux droits de la douane que doivent les sujets marchands imperiaux La Sublime Porte reconnaît de nouveau cette fois-ci les engagements anciens savoir: qu'ils ne paseront plus que 3 pourcent de douane une seule fois, soit au lieu de l'importation soit à celui de (déportation) déstination de toutes les marchandises qu'ils introduiront dans les province de l'Empire Ottoman, pour y être vendues; Ils paseront de même trois pour cent une fois et en un seul lieu de toutes les marchandises qu'ils y achèteront pour les exporter et qui ne seront pas du nombre des défendues, de façon que le commerce des marchands allemands spécifice ci dessus tant d'entrée que de sortie, sera affranchi de tout autre impôt quelconque, et spécialement de ceux nommés, mardarié, cassabié, bidaat, remischon-

damié, reft, badash, janack-kouli etc., quoique les déposition qui y sont relatives soient clairement et évidemment enumerées dans le dit traité de commerce de Passarovitz, comme cepęndant l'interieure a déclaré que par le laps de temps il s'est glissé a l'ègard de cet arranjement différends abus contieuse à la régle etablie dans les provinces Ottomanes et surtout dans eelles de Valachie et Moldavie la Sublime Porte les confirme ici formellement pour être observées désormais entièrement dans les Etats de l'Empire Ottoman.

Art. III. Les sujets et marchands allemands jouironts aussi tanț à i'importation de toutes les marchandises qu'à l'exportation de celles qui comme il a été dit ci-dessus, ne sont pas du nombre des defendues aussi qu'à la vente et à l'achat d'une liberté pleine et entière, et ils ne sera şeulement permis aux corporations, sociétés, monopoleurs ou autres quelconques d'y mettre le moindre obstacle ouvertement ou clandestinement, ni de molester ou punir des sujets de la Sublime Porte, pour cause de ces ventes ou achats, ni d'incommoder ou vexer qui que ce soit des marchands et sujets ottomans, sous prétexte et pour cause qu'ils aient acheté quelques effets ou marchandises des négociants, allemands. Pour cette raison l'exécution du présent *Séned* sera prescrite, aux chefs et magistrats des provinces, mers et côtes, et aux employés des douanes, par des firmans et bien positifs et énergiques contenant des règles sur la manière dont ils auront a se conduire, envers les sujets imperiaux, allant, venant où demeurant dans tout les états de l'Empire ottoman. Il sera en même temps donnés des copies de ces firmans à la cour Impériale, afin que le ministres consuls et agents aussi bien que les commandant des confins puissent se diriger en connaissance de cause.

Art. IV. Pour prévenir tout doute et soupçon qui pourait-naître aux commandements, magistrats et employés des provinces, Ottomanes, sur le commerce par mer et par les rivières la Sublime Porte declare qu'en vertu des traités il est permis aux sujets et marchanes impériaux munis de leurs passeports, d'aller et venir librement par mer et rivières et excercer le commerce dans tous les états dans leurs voyages par terre, par mer et sur les rivières où ils le trouveront convenable, aborder, décharger leurs marchandises et charger de celles qui ne sont pas défendues en payant les droits qu'ils doivent acquiter.

Art. V. La Sublime Porte reconnait que la Cour impériale est en droit, en vertu du traité de Belgrade et de celui de commerce Passarovitz ainsi,. qu'en conformité de la sincère et parfaite amitié qui subsiste entre les deux cours, de réclamer, pour ses propres, sujets et marchands les faveurs, privilèges et avantages de commerce sans exception dont jouissent ou jouiront à l'avenir relativement au commerce, d'autres nations franques, nommément les Français les Anglais, les Hollandais et les Russes, ou autres nations plus favorisées encore.

Art. VI. Les sujets et marchands, impériaux pourront librement et sans

que l'exception inserée dans le dit traité de commerce Passarowitz puisse être d'aucun empéchement passer, pour cause de commerce des rivières à la mer, et vice-versa, avec navires, pavillon et équipages allemands et ne seront obligés à autre chose qu'à payer comme dit est, une fois les droit dus de douane pour tous les effets qu'ils importeront ou exportent.

Art. VII. Le transit par les côtes, canaux, détroits de la domination ottomane et nommément par le canal, de la mer Noire des sujets et marchands impériaux venant par mers et rivières, sous pavillon impériales des provinces allemandes, pour passer à des cours étrangères ou venant des cours étrangères pour se rendre aux provinces allemandes, sera libre et exempt de tout droit quelconque et ils ne seront pas vexés, molestés ou forcés de décharger leur marchandises; bien entendu que les marchandises, qu'ils pourront décharger en route de leur propre gré, pour les vendre, soient franches de tout autre impôt, hormis les droits ordinaires de douane et que les dits bâtiments marchands ne soient pas plus grands que ceux qui sont permis aux Russes. Les dits sujets marchands impériaux seront aussi assistés et secourus, amicalement, pendant leur séjour dans les provinces ottomanes comme appartenent à la cour la plus amie de cet empire. Faisant aux reste attention que les navires marchands naviguant sur les rivières ne sont guère propres à la navigation maritime il sera libre qu'à l'arrivée de ces navires à des endroits voisins de la mer, les marchandises qu'ils auront à bord soient-rechargées sur d'autres vaisseaux qui fréquentent la Mer Noire, sans que pour cela il soit question d'aucun paiement de droits.

Art. VIII. Que s'ils s'élevait des difficultés dans l'exécution, soit de l'un ou de l'autre des points du présent *Séned* et spécialement pour les marchandises difféndues par le traité de Passarowitz ou par celui de Belgrade relativement au commerce, la Sublime Porte se prêtera volontiers à les aplanir de commun accord et d'une manière amicale et équitable.

Au reste, si l'on ne pouvait-pas terminer de cette façon, elle consent que ce point de difficulté soit applani réglé et décidé amicalement d'après les dispositions du traité de commerce conclu avec l'empire de Russie l'année dernière et d'une manière analogue au commerce allemand.

Donné à Constantinople le 2 de la lune Rebi-ul-Ahyr de l'année de l'Hévré ne 1198 c'est a dire le 24 Février 1784.

ANEXA IV

Acte du congrès de Vienne du 9 Juin 1815

ART. 108.

Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles

nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

ART. 109.

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne ; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

ART. 110.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.

ART. 111.

Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des Etats riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

ART. 112.

Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord à moins qu'un des Etats riverains ne voulut diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

ART. 113.

Chaque Etat riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les Etats riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

ART. 114.

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les Etats riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

ART. 115.

Les douanes des Etats riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette des entraves à la navigation ; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide de bateliers.

ART. 116.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun, qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement, une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les Etats riverains et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités.

ART. 117.

Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin du Neckar, du Main, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

ANEXA V

Congrès d'Aix-la-Chapelle

Protocole de la Conférence du 15 novembre 1818

Les ministres d'Autriche, de France. de Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, à la suite de l'échange des ratifications de la Convention signée le 9 octobre, relativement à l'évacuation du territoire français par les troupes étrangères, et après s'être adresse de part et d'autre les notes ci-jointes en copie, se sont réunis en Conférence pour prendre en considération les rapports qui, dans 'état actuel des choses, doivent s'établir entre la France et les Puissances consignataires du traité de paix du 20 novembre 1815 rapports qui, en assurant à la France la place qui lui appartient dans le système de l'Europe, la lieront étroitement aux vues pacifiques et bienveillantes que partagent tous les Souverains, et consolideront ainsi la tranquillité générale.

Après avoir mûrement approfondi les principes conservateurs des grands intérêts qui constituent l'ordre de choses rétabli en Europe, sous les auspices de la Providence divine, moyennant le Traité de Paris du 30 mai 1814, le congrès de Vienne et le Traité de paix de l'année 1814, les Cours signataires du présent acte ont unanimement reconnu et déclarent en conséquence :

1. Qu'elles sont fermement décidées à ne s'écarter ni dans leurs relations mutuelles, ni dans celles qui les lient aux autres Etats, du principe d'union intime qui a présidé jusqu'ici à leurs rapports et intérêts communs, union devenue plus forte et indissoluble par les liens de fraternité chrétienne que les Souverains ont formée entre eux;

2. Que cette union, d'autant plus réelle et durable qu'elle ne tient à aucun intérêt isolé, à aucune combinaison momentanée, ne peut avoir pour objet que le maintien de la paix générale, fondée sur le respect religieux pour les engagements consignées dans les traités et pour la totalité des droits qui en dérivent ;

3. Que la France, associée aux autres Puissances par la restauration du pouvoir monarchique, légitime et constitutionnel, s'engage à concourir désormais au maintient et à l'affermissement d'uu système qui a donné la paix à l'Europe et qui seul peut en assurer la durée ;

4. Que si, pour mieux atteindre le but ci-dessus énoncé, les Puissances qui ont concouru au présent acte jugeaient nécessaire d'établir des réunions particulières, soit entre les Augustes Souverains eux-mêmes, soit entre leurs ministres et plénipotentiaires respectifs, pour y traiter en commun de leurs propres intérêts, en tant qu'ils se rapportent à l'objet de leurs délibérations actuelles, l'époque et l'endroit de ces réunions seront, chaque fois, préalablement arrêtés au moyen de communications diplomatiques, *et que*

dans le cas où ces réunions auraient pour objet des affaires spécialement liées aux intérêts des autres Etats de l'Europe, elles n'auront lieu qu'à la suite d'une invitation formelle de la part de ces Etats que les dites affaires concerneraient, et sous la réserve expresse de leur droit d'y participer directement ou par leurs Plénipotentiaires.

5. Que les résolutions consignées au présent acte seront portées à la connaissance de toutes les Cours européennes, par la déclaration ci-jointe, laquelle sera considérée comme sanctionnée par le Protocole et en faisant partie.

Fait quintuple et réciproquement échangé en original entre les Cabinets signataires.

Aix-la-Chapelle, 15 novembre 1818.

(signé): *Richelieu, Metternich, Castlereagh, Wellington, Bernstorff, Nesselrode, Capo d'Istria, Hardenberg.*

ANEXA VI

Tractatul de pace dela Adrianopole din 14 Septemvrie 1829

(Martens, Nouveau Recueil, VII, 143

Au nom de Dieu tout-puissant, etc.

. . . .

. . . .

Art. III. Le Pruth continuera à former la limite des deux empires, du point où cette rivière touche le territoire de la Moldavie jusqu'à son confluent avec le Danube. De cet endroit, la ligne des frontières suivra le cours du Danube jusqu'à l'embouchure de Saint-Georges, de sorte qu'en laissant toutes les îles formées par les différents bras de ce fleuve en possession de la Russie, la rive droite en restera, comme par le passé, à la Porte ottomane. Il est convenu, néanmoins, que cette rive droite, à partir du point où le bras de Saint-Georges se sépare de celui de Soulina, demeurera inhabitée à la distance de deux heures de ce fleuve, et qu'il n'y sera formé d'établissement d'aucune espèce, et que de même, sur les îles qui resteront en possession de la cour de Russie, à l'exception des quarantaines qui y seront établies, il ne sera permis d'y faire aucun autre établissement ni fortification. Les bâtiments marchands des deux puissances auront la faculté de naviguer sur le Danube, dans tout son cours, et ceux portant le pavillon ottoman pourront entrer librement dans les Villi et Souline; celle de Saint-Georges demeurera commune aux pavillons de guerre et marchands des deux puissances contractantes. Mais les vaisseaux de guerre russes ne pourront, en remontat le Danube, dépasser l'endroit de sa jonction avec le Pruth.

Art. VII. Les sujets russes jouiront dans toute l'étendue de l'empire ottoman, tant sur terre que sur mer, de la pleine et entière liberté de commerce que leur assurent les traités, conclus antérieurement entre les deux hautes puissances contractantes. Il ne sera porté aucune atteinte à cette liberté de commerce et elle ne pourra être gênée dans aucun cas, ni sous aucun prétexte, par une prohibition ou restriction quelconque, ni par suite d'aucun règlement ou mesure, soit d'administration, soit de législation intérieure. Les sujets, bâtiments et marchandises russes seront à l'abri de toute violence et de toute chicane ; les premiers demeureront sous la juridiction et police exclusive du ministre et des consuls de Russie, les bâtiments russes ne seront jamais soumis à aucune visite de bord quelconque de la part des autorités ottomanes, ni en pleine mer ni dans aucun des ports ou rades soumis á la domination de la Sublime-Porte, et toute marchandise ou denrée appartenent á un sujet russe, après avoir acquitté les droits de douane réglés par les tarifs pourra être librement vendue et déposée à terre dans les magasins du propriétaire ou consignataire, ou bien transportée sur un autre bâtiment, de quelque nation que ce puisse être, sans que le sujet russe ait besoin, dans ce cas, d'en donner avis aux autorités locales et encore moins de leur en demander la permission. Il est expressément convenu que les blés provenant de Russie jouiront de ces mêmes privilèges et que leur libre transit ne souffrira jamais, et sous aucun prétexte, la moindre difficulté ou empêchement. La Sublime-Porte s'engage en outre á veiller soigneusement á ce que le commerce et la navigation de la Mer Noire en particulier, ne puissent éprouver aucune entrave, de quelque nature que ce soit. A cet effet, elle reconnaît et déclare le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles entièrement libre et ouvert aux bâtiments ruses sous pavillon marchand, chargés ou sur l'est, soit qu'ils viennent de la Mer Noire pour entrer dans la Méditerranée, soit que venant de la Méditerranée ils veulent entrer dans la Mer Noire. Ces navires. pourvu qu'ils soient des bâtiments marchands, de quelque grandeur et de quelque portée qu'ils puissent être, ne seront exposés á aucun empêchement ou vexation quelconque ainsi qu'il a été réglé ci-dessus. Les deux cours s'entendront sur les moyens les plus propres à prévenir tout retard dans la délivrance des expéditions nécessaires. En vertu du même principe, le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles est déclaré libre et ouvert á tous les bâtiments marchands des puissances qui se trouvent en état de paix avec la Sublime-Porte, soit qu'ils aillent dans les ports russes de la Mer Noire, ou qu'ils en viennent chargés ou sur lest, aux mêmes conditions qui sont stipulées pour les navires sous pavillon russe. Enfin la Sublime-Porte reconnaissant à la Cour impériale de Russie le droit de s'assurer des garanties de cette pleine liberté de commerce et de navigation dans la Mer Noire, déclare solennellement qu'il n'y sera jamais, et sous aucun prétexte quelconque, apporté de sa part le moindre obstacle. Elle promet surtout de ne jamais se permettre doréna-

vant d'arrêter ou de retenir les bâtiments chargés ou sur lest, soit russes, soit appartenant á des nations avec lesquelles l'empire ottoman ne serait pas en état de guerre déclarée, et passant par le canal de Constantinople et le détroit des Dardanelles, pour se rendre de la Mer Noire dans la Méditerranée, ou de la Méditerranée dans les ports russes de la mer Noire. Et si, ce qu'á Dieu ne plaise, quelqu'une des stipulations contenues dans le présent article venait á être enfreinte sans que les réclamations du ministre de Russie á ce sujet obtinssent une pleine et prompte satisfaction, la Sublime-Porte reconnatt d'avance á la cour impériale de Russie le droit de considérer une pareille infraction comme un acte d'hostilité et d'user immédiatement de représailles envers l'empire ottoman.

Act separat de la Adrianopole relativ la principatele Moldovei şi Valahiei, din 14 Septemvrie 1829

(Martens, Nouveau Recueil, VIII. 152),

Les deux hautes puissances contractantes, en confirmant tout ce qui a été stipulé par l'acte séparé de la convention d'Akerman, relativement au mode d'élection des hospodars de Moldavie et de Valachie, ont reconnu la nécessité de donner à l'administration de ces provinces une base plus stable et plus conforme aux véritables intérêts des deux pays. A cet effet il a été convenu et réglé définitivement que la durée du gouvernement des hospodars ne serait plus bornèe à sept ans, comme par le passé, mais qu'ils seraient dorénavant investis de cette dignité à vie, sauf les cas d'abdication volontaire ou de destitution pour cause de délits, prévus par le dit acte séparé. || Les hospodars règleront librement toutes les affaires intérieures de leurs provinces, en consultant leurs divans respectifs, sans pouvoir porter néanmoins aucune ateinte aux droits garantis aux deux pays par les hatti-cherifs, et ne seront troublés dans leur administration intérieure par aucun ordre contraire à ces droits. || La Sublime Porte promet et s'engage de veiller scrupuleusement à ce que les privilèges accordés à la Moldavie et à la Valachie ne soient d'aucune manière enfreints par ses commandants limitrophes; de ne souffrir aucune ingérence de leur part dans les affaires des deux provinces, *et d'empêcher toute incursion des riverains de la rive droite du Danube sur le territoire valaque et moldave. Seront considérées comme faisant partie intégrante de ce territoire, toutes les tles attenantes á la rive gauche du Danube ; et le chenal (Thalweg) de ce fleuve formera la limite des deux principautés, depuis son entrée dans les états ottommans jusqu'á son confluent avec le Pruth.* || Pour mieux assurer l'inviolabilité du territoire moldave et valaque, la Sublime-Porte s'engage à ne conserver aucun point fortifié, à ne tolérer aucun établissement, quelconque de ses sujets musulmans sur la rive gauche du Danube. En conséquence, il est invariablement arrêté que sur toute cette rive, dans la

grande et petite Valachie, comme aussi en Moldavie, aucun mahométan ne pourra jamais avoir son domicile, et que l'on y admettra les seuls marchands, munis de firmans, qui viendront acheter pour leur propre compte dans les principautés les denrées nécessaires pour la consommation de Constantinople. ou d'autres objets. || Les villes turques situées şur la rive gauche du Danube seront, ainsi que leurs territoires *(rayahs)*, restituées à la Valachie, pour être désormais réunies à cette principauté, et les fortifications existantes auparavant sur cette rive ne pourront jamais être rétablies. Les musulmans qui possèdent des biens-fonds non usurpés sur des particuliers, soit dans ces mêmes villes, soit sur tout autre point de la rive gauche du Danube, seront tenus de les vendre aux indigènes dans l'espace de dix-huit mois. || Le gouvernement des deux principautés, jouissant de tous les privilèges d'une administration intérieure indépendante pourra librement établir des cordons sanitaires et des quarantaines le long du Danube et ailleurs dans les pays, où il en sera besoin, sans que les étrangers qui y arrivent, tant musulmans que chrétiens, puissent se dispenser de l'exacte observation des règlements sanitaires. Pour le service des quarantaines, aussi bien que pour veiller à la sûreté des frontières, au maintien du bon ordre dans les villes et campagnes et à l'exécution des lois et règlements, le gouvernement de chaque principauté pourra entretenir un nombre de gardes armés, strictement nésessaire pour ces diverses fonctions. Le nombre et l'entretien de cette milice seront réglés par les hospodars de concert avec leurs divans respectifs, en se bassant sur les anciens exemples. || La Sublime-Porte, animée du désir sincère de procurer aux deux principautés tout le bien-être dont elles peuvent jouir, et informée des abus et des vexations qui s'y commettent à l'occasion des diverses fournitures exigées pour la consommation de Constantinople, l'approvisionnement des forteressés situées sur le Danube et les besoins de l'arsenal, leur fait un abandon plein et entier de son droit à cet égard. En conséquence, la Valachie et la Moldavie seront pour toujours dispensées de fournir les grains et autres denrées, les moutons et les bois de construction qu'elles étaieut tenues de livrer précedemment. || Il ne sera de même requis de ces provinces, en aucun cas, des ouvriers pour les travaux de forteresses, ni aucune autre corvée de quelque nature que ce soit. Mais afin de dédommager le trésor impérial des pertes que cet abandon total de ses droits pourrait lui faire éprouver, indépendamment du tribut annuel que les deux principautés doivent payer à la Sublime-Porte sous les dénominations de Karatsch, de l'Idiyé et de Bekiabié (selon la teneur des hatti-chérifs de 1802), la Moldavie et la Valachie payeront chacune annuellement à la Sublime-Porte, par forme de compensation, une somme d'argent dont la quotité sera déterminée ultérieurement d'un commun accord. En outre, à chaque renouvellement des hospodars par le décès, l'abdication ou la destitution légale des titulaires, la principauté où le cas viendrait à écheoir sera tenue de payer à la Sublime-Porte une

somme équivalente au tribut annuel de la province, établi par les hattis-chérifs. Ces sommes exceptées, il ne sera jamais exigé du pays ni des hospodars ancun autre tribut, redevance ou cadeau, sous quelque prétexte que ce puisse être. || En vertu de l'abolissement des fournitures ci-dessu-spécifiées, les habitants des principautés jouiront de la pleine liberté du commerce pour toutes les productions de leur sol et de leur industrie (stipulée par l'acte separé de la convention d'Akerman), sans aucunes restrictions, hormis celles que les hospodars, de concert avec leurs divans respectifs, jugeront indispensable d'établir afin d'assurer l'approvisionnement du pays. Ils pourront naviguer librement sur le Danube avec leurs propres bâtiments, munis de passeports de leur gouvernement, et aller commencer dans les autres villes ou ports de la Sublime-Porte, sans être molestés par les percepteurs du Karatsch, ni exposés à aucune autre vexation. || De plus, la Sublime-Porte, considérant toutes les calamités que la Moldavie et la Valachie ont eu à supporter, et mue par un sentiment d'humanité tout particulier, consent à exempter les habitants de ces provinces pour l'espace de deux ans. à compter du jour où les principautés auront été entièrement évacuées par les troupes russes, du payement des impôts annuels versés dans son trésor. || Enfin, la Sublime-Porte, désirant assurer de toutes les manières le bien-être futur des deux principautés, s'engage sollennelement à confirmer les règlements administratifs qui, durant l'occupation de ces deux provinces par les armées de la cour impériale, ont été faits d'après le voeu exprimé par les assemblées des plus notables habitants du pays, ct qui devront à l'avenir servir de basses pour le régime intérieur des deux provincés, en tant bien entendu que les dits règlements ne porteraient aucune atteinte aux droits de souveraineté de la Sublime-Porte || C'est pourquoi, nous soussignés plénipotentiaires de S. M. l'Empereur et Padischah de toutes les Russies, de concert avec les plénipotentiaires de la Sublime-Porte ottomane. avons arrêté et réglé à l'égard de la Moldavie et de la Valachie les points ci-dessus, lesquels sont la conséquence de l'article V du traité de paix conclu à Andrinople entre nous et les plénipotentiairec ottomans. En conséquence, le présent acte séparé a été rédigé, muni de nos cachets et de nos signatures et delivré entre les mains des Plénipotentiaires de la Sublime-Porte.

Fait à Andrinople le $^{2}/_{14}$ Septembre 1829.

Sadik Effendi. — Comte Alexis Orloff.
Abdoul Kadir Bey. — Comte F. de Pahlen.

ANEXA VII

Articol secret adițional la tractatul de alianță, dela Unkiar Iskelezi din 26 Iunie (8 Iulie) 1833

En vertu d'une des clauses de l'article I du traité présent d'alliance défensive conclu entre la Sublime-Porte et la cour impériale de Russie, les deux hautes parties contractantes sont tenues de se prêter mutuellement des secours matériels et l'assistance la plus efficace pour la sureté de leurs Etats respectifs. Néanmoins, comme S. M. l'empereur de toutes les Russies, voulant épargner à la Sublime-Porte la charge et les embarras qui résulteraient pour elle de la presentation d'un secours matériel, ne demandera pas ce secours, si les circonstances mettaient la Sublime-Porte dans l'obligation de le fournir; la Sublime-Porte ottomane, à la place du secours qu'elle doit prêter au besoin, d'après le principe de réciprocité du traité présent, devra borner son action en faveur de la cour impériale de Russie à *fermer le détroit des Dardanelles,* c'est-à dire à ne permettre sous aucun prétexte quelconque l'entrée dans la Mer Noire. || Le présent article, séparé et secret, aura la même force et valeur que s'il était inséré mot à mot dans le traité d'alliance défensive de ce jour.

Fait à Constantinople, le 26 juin, l'an 1838 (le 20 de la lune de safer, l'an 1249 de l'Hégire).

Signé: (L. S.) Comte Alexis Orloff
(L. S.) A. Bouteneff.

ANEXA VIII

Convention de St. Pétersbourg, du 13/25 Juillet 1840, entre la Russie et l'Autriche pour la navigation sur le Danube

Au nom de la Très-Sainte et Indivisible Trinité,

S. M. l'Empereur de toutes les Rusies, Roi de Pologne, et S. M. Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, animés du désir de faciliter, d'étendre et d'accroître de plus en plus les relations commerciales entre leurs Etats respectifs, en donnant un plus grand développement à la navigation du Danube, et persuadés qu'ils ne sauraient mieux atteindre ce but qu'en appliquant à ce fleuve les mêmes principes que le congrès de Vienne a établis pour la libre navigation des rivières qui séparent ou traversent différents pays, ont résolu d'un commun accord de règler par une convention spèciale tout ce qui a rapport à cet objet d'un intérêt ré-

ciproque. A cet effet, Leurs dites Majestés ont nommé des Plénipotentiaires, savoir, S. M. l'Empereur de toutes les Russies: le Comte Charles-Robert de Nesselrode, son conseiller privé actuel, vi-chancelier, etc., et le Comte Michel Woronzow, son général, membre du conseil de l'Empire, etc., et S. M. l'Empereur d'Autriche le Comte Charles-Louis de Ficquelmont, grand'croix de l'ordre royal de St. Etienne de Hongrie, etc., lesquels, après s'être communiqué réciproquement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et signé les articles suivants :

ART. I.

La navigation sur tout le cours du Danube, tant à partir du point où il touche le territoire russe jusqu'à son embouchure dans la mer Noire, que sur toute l'etendue où il baigne les Etats de S. M. I. et R. Apostolique, sera entièrement libre, soit en descendant, soit en remontant ; elle ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, soumise à aucune entrave, ni sujette à un péage quelconque, et il ne sera payé pour cette navigation d'autres redevances, que celles qui seront fixées ci-après.

ART. II.

Les navires marchands autrichiens, ainsi que ceux de toute autre nation, ayant le droit de naviguer dans la mer Noire et qui est en paix avec la Russie, pourront entrer librement dans les embouchures du Danube, le remonter, le descendre et en sortir, sans pour cela être soumis à aucun droit de douane ou de passage, sauf les redevances mentionnées ci-après. De la même manière, les bâtiments marchands russes pouront librement remonter et descendre le Danube sur toute l'étendue où il baigne les Etats de S. M. Impériale et Royale Apostolique, sans être soumis pour cela à une rétribution quelconque.

ART. III.

Les navires et bâtiments autrichiens naviguant sur le Danube auront le droit de se faire haler le long du fleuve et sur toute l'étendue des îles de St. Georges, de Léti et de Tchatal, en suivant les chemins de halage établis par le Gouvernement impérial de Russie sur l'une ou l'autre rive, selon l'exigence des précautions sanitaires, adoptées conformément aux règles de quarantaine, la surveillance qu'elles imposent ne devant d'ailleurs mettre aucune entrave à la navigation. Pour ce qui concerne plus particulièrement le halage le long du quai de la ville de Réni, les deux parties contractantes rechercheront en commun les moyens à adopter pour rendre ce halage praticable, sans compromettre le maintien des règlements sanitaires et l'état de libre pratique de la ville de Réni.

ART. IV.

Les navires autrichiens ne seront assujettis à aucune visite, ni à leur entrée dans l'embouchure du Danube, ni à leur sortie. Ils ne pourront, à leur entrée dans l'embouchure de Soulina, être arrêtés que le temps nécessaire pour que l'officier du bâtiment de garde puisse se faire exhiber les papiers de bord. Dès qu'ils auront rempli cette formalité et satisfait aux règlements sanitaires, il leur sera permis de continuer leur route, sans qu'ils puissent être retenus davantage dans cet endroit. Les mêmes facilités seront accordées aux navires et bâtiments russes naviguant dans la partie du Danube qui traverse ou baigne les Etats de S. M. I. et R. Apostolique.

ART. V.

Le Gouvernement impérial de Russie s'engage à faire commencer le plus tôt possible les travaux necessaires pour arrêter les progrès de l'ensablement de l'embouchure de Soulina et pour rendre cette passe praticable, de telle sorte qu'elle ne puisse plus opposer aucun obstacle à la navigation. Ces travaux seront repris et poursuivis toutes les fois qu'ils seront jugés nécessaires et que la saison et le temps le permettront, afin d'empêcher un nouvel ensablement de la dite embouchure de Soulina.

ART. VI.

Le Gouvernement impérial de Russie s'engage de plus à faire construire dans le plus bref délai possible un phare sur l'emplacement le plus convenable à l'embouchure de Sulina et à y faire établir un fanal d'après les meilleurs principes suivis aujourd'hui, avec de forts réflecteurs. Ce fanal sera allumé régulièrement au 1-er Mars n. st. de chaque année et il fonctionnera jusqu'au mois de Décembre.

ART. VII.

Pour contribuer aux frais des travaux de curage et d'entretien stipulés à l'article V, ainsi qu'à ceux que nécessairont la construction et l'entretien du fanal, établi également dans l'intérêt commun de la navigation des deux empires, les navires autrichiens passant par l'embouchure de Soulina, chargés ou sur lest, paieront en une seulp fois, pour l'entrée et la sortie, les droits stipulés ci-après d'une manière fixe et invariable, savoir: pour frais de curage, les bâtiments à trois mâts, trois piastres d'Espagne ou talaris; comme droit de fanal, tous les bâtiments autrichiens, sans distinction de grandeur et de tonnage, paieront un talari ou piastre d'Espagne. L'une et l'autre redevance ne seront perçues qu'à la sortie des bâtiments de l'embouchure du Danube, et non à leur

entrée, afin que les navires n'y soient point arrêtés et qu'ils puissent profiter du vent favorable pour remonter le fleuve sans perte de temps. Le prélèvement de droits pour le curage aura lieu à dater de l'époque où les travaux en seront commencés. Cependant, tout navire autrichien qui, à dater de l'année 1842, serait dans le Danube ou pour en sortir, serait par ce fait même affranchi du droit pour le curage. Le droit pour le fanal sera payé dès le moment où celui-ci sera allumé.

ART. VIII.

Pour faciliter encore les relations commerciales entre les pays situés le long du Danube et les ports russes de la mer Noire, le Gouvernement impérial de Russie consent à assimiler la navigation à vapeur autrichienne du Danube, sous le rapport des précautions sa nitaires, à celle de la mer Noire par les Dardanelles, en admettant que les marchandises expédiées de Vienne ou de la Hongrie par le Danube à bord des pyroscaphes autrichiens soient traitées à Odessa ou dans les autres ports russes à l'instar de celles arrivant de Trieste, de Livourne et d'autres ports de la Méditerranée toutes les fois que ces marchandises et les paquets, ou balots qui les renferment seront munis du sceau de l'ambassade de Russie à Vienne ou de celui du consulat de Russie à Orsova.

ART. IX.

Les deux hautes parties contractantes, en reconnaissant ainsi comme permanent le maintien du principe de la libre navigation du Danube, sont convenues que les stipulations de la présente convention resteront en vigueur et auront leur plein et entier effet pendant l'époque de dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications.

ART. X.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à St.-Pétersbourg dans deux mois, ou plus tôt si faire se peut. En foi de quoi, etc.

Fait à St.-Pétersbourg le 13 (25) juillet 1840,

(L. S.) Le Comte de Ficquelmont.

(L. S.) Charles Comte de Nesselrode.

(L. S.) C. M. Woronzow.

Ratifié à Peterhoff, le 25 juillet, 1840.

ANEXA IX

Convențiunea Strimtorilor dintre Marea Britanie, Prusia, Rusia și Poarta Otomană privitoare la Dardanele și Bosfor, dela Londra, din 13 Iulie 1841

(Martens, Nouveau Recueil général, II, p. 128).

Au Nom de Dieu Très-Miséricordieux.

Leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Roi des Français, la Reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, persuadés que leur union et leur accord offrent à l'Europe le gage le plus certain de la conservation de la paix générale, objet constant de leur sollicitude, et Leurs dites Majestés voulant attester cet accord en donnant à Sa Hautesse le Sultan une preuve manifeste du respect qu'Elles portent à l'inviolabilité de ses droits souverains, ainsi que de leur désir sincère de voir se consolider le repos de Son Empire; Leurs dites Majestés ont résolu de se rendre à l'invitation de Sa Hautesse le Sultan, afin de constater en commun par un acte formel leur détermination unanime de se conformer à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, d'après laquelle le passage des détroits des Dardanelles et du Bosphore doit toujours être fermé aux bâtiments de guerre étrangers, tant que la Porte se trouve en paix. || Leurs dites Majestés, d'une part, et Sa Hautesse le Sultan, de l'autre, ayant résolu de conclure entre Elles une convention à ce sujet, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir: || Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Sieur Paul Prince Esterhazy de Galantha, etc. et le Sieur Philippe Baron de Neumann, etc. || Sa Majesté le Roi des Français, le Sieur François Adolphe Baron de Bourqueney, etc. || Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Très Honorable Henry Jean, Vicomte de Palmerston, etc. || Sa Majesté le Roi de Prusse, le Sieur Henry Guillaume Baron de Bulow, etc. || Sa Majesté l'Empereur de toutes les Ruissies, le Sieur Philippe Baron de Brunow, etc, || et Sa Majesté le Très-Majesteux, Très-Puissant, Très-Magnifique Sultan Abdul-Medjid, Empereur des Ottomans, Chekib Effendi, etc. Lesquels s'étant réciproquement communiqué leurs plein-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arêté et signé les articles suivants :

Art. I. Sa Hautesse le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme résolution de maintenir à l'avenir le principe invariablement établi comme ancienne règle de Son Empire, et en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore, et que tant que la Porte se trouve en paix, Sa Hautesse n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans les dits

détroits. || Et leurs Majestés l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Roi des Français, la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse, et l'Empereur de toutes les Russies, de l'autre part, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan, et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.

Art. II. Il est entendu qu'en constatant l'inviolabilité de l'ancienne règle de l'Empire Ottoman mentionnée dans l'article précédent, le Sultan se réserve, comme par le passé, de délivrer des firmans de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des législations des Puissances amies.

Art. III. Sa Hautesse le Sultan se réserve de porter la présente convention à la connaissance de toutes les Puissances avec lesquelles la Sublime-Porte se trouve en relation d'amitié, en les invitant à y accéder.

Art. IV. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres à l'expiration de deux mois, ou plutôt, si faire se peut. || En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé les sceaux de leurs armes.

Fait à Londres, le treize Juillet, l'an de grâce mil-huit-cent-quarante et un.

(L. S.) Esterhazy.
(L. S.) Palmerston.
(L. S.) Chekib.
(L. S.) Neumann.
(L. S.) Bulow.
(L. S.) Bourqueney.
(L. S.) Brunnow.

ANEXA X

Projet des Préliminaires de paix du 1 février 1856

signé à Vienne par les représentants de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Russie et de la Turquie.

II. DANUBE.

La liberté du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée par des institutions européennes, dans lesquelles les Puissances contractantes seront également representées, sauf les positions particulières des riverains, qui seront réglées sur les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne en matière de navigation fluviale.

Chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments de guerre légers aux embouchures du fleuve, destinés à assurer l'exécution des règlements relatifs à la liberté du Danube.

Congrès de Paris.

Extrait des délibérations relatives au Danube.

Protocole No. 2, du 28 février 1856.

M. le Comte Walewski donne lecture, par paragraphes, des propositions de paix acceptées par les Puissances contractantes comme bases de la négociation, et qui se trouvent consignées dans le document joint au Protocole signé à Vienne le 1-er février dernier.

M. le Comte Walewski, après avoir donné lecture du quatrième et dernier paragraphe du premier point, passe au deuxième point, qui ne comprend qu'un seul paragraphe.

M. le Comte Orloff fait remarquer que la présence aux bouches du Danube des bàtiments de guerre portant le pavilion de Puissances non riveraines de la mer Noir constituera une atteinte au principe de la neutralisation.

M. le Comte Walewski répond qu'on ne saurait donner à une exception convenue par les parties contractantes le caractère d'une infraction au principe.

M. le Comte de Buol fait observer que les navires des Puissances non riveraines, destinés à stationner aux embouchures de Danube, pourront, cependant, librement circuler dans la mer Noire ; que la nature et les exigences du service dont ils seront chargés ne permettaient pas qu'il puisse subsister un doute à cet égard.

M. le Baron de Brunow rappelle que l'objet de leur mission demeure toutefois défini.

Protocole No. 5, du 6 mars 1856.

Le Congrès passe au développement du deuxième point.

M. le premier Plénipotentiaire de la France rappelle que la Conférence de Vienne avait étudié avec soin toutes les questions qui se rattachent à la navigation du Danube, et qu'il y aurait lieu, par conséquent, de tenir compte des travaux qu'elle avait préparés.

M. le Comte de Buol donne lecture de l'annexe au Protocole de Vienne No. V.

M. le Comte **Walewski propose la rédaction** de six paragraphes suivants :

«L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à règler la navigation des fleuves *traversant plusieurs Etats*, les Puissances contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embou-bouchures ; elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie».

«La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave, ni redevance, qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations qui suivent. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni

aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires et il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation».

«La Sublime-Porte prend l'engagement de fair exécutér, d'accord avec l'administration locale dans les Principautés, les travaux qui sont dès à présent ou qui pourraient devenir nécessaires, tant pour dégagner l'embouchure du Danube des sables qui l'obstruent, que pour mettre la fleuve dans les meilleures conditions de navigabilité possibles sur d'autres points en amont de son cours, notamment entre les ports de Galatz et de la Braïla».

«Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, des droits fixes d'un taux convenable, pourront être prélevés sur les navires parcourant le Bas-Danube, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaité égalité.

«Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent une Commission, qui ne pourra être dissoute que d'un commun accord, et composée de . . . , sera chargée de déterminer l'étendue des travaux à exécuter et d'élaborer les bases d'un règlement les instructions destinées à servir de guide à une Commission exécutive».

«En conformité avec les stipulations du traité de Vienne, cette Commission exécutive sera composée de . . . . en qualité d'Etats riverains; elle sera permanente. En cas de désaccord relativement à l'interprétation à donner aux réglements établis, il en sera référé aux Puissances.

M. le Comte Walewski fait remarquer que le Congrès aura à s'occuper ultérieurement de la composition des deux Commissions dont il est parlé dans les deux derniers paragraphes, mais que la Commission exécutive devant comprendre des délégués des toutes Puissances riveraines du Danube, il y aura lieu d'inviter la Bavière à s'y faire représenter.

M. le Comte de Buol fait observer que le règlement dont cette Commission devra surveiller l'exécution ne peut toucher qu'aux intérêts de la navigation dans le Bas-Danube; que la navigation du Haut-Danube n'a soulevé aucun conflit entre les intéressés et qu'il n'y aurait nulle raison de donner à l'autorité de la Commission une extension que rien ne justifierait.

M. le premier Plénipotentaire de la France répond que le Congrès est saisi d'une question générale intéressant la navigation du fleuve; qu'elle a été posée ainsi dans le document qui sert de base à la négociatiou et que du moment où il est convenu que la Commission dite exécutive doit être composée des riverains, on ne saurait en exclure la Bavière; il ajoute que, d'ailleurs, le texte des articles proposés ne prête pas à l'ambiguité et indique suffisamment la nature des attributions de cette Commission.

M. le Comte Walewski donne lecture du septième et dernier paragraphe, qui est ainsi conçu:

«Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés

d'un commnn accord d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments légers aux embouchures du Danube».

Le congrès ajourne à une prochaine séance la rédaction définitive de ces divers paragraphes.

Protocole No. 8, du 12 mars 1856.

Le Congrès reprend la discussion du projet de rédaction du second point, qui a fait l'objet de ses dèlibérations dans la séance du 6 mars.

M. le Comte de Buol expose que les principes établis par le Congrès de Vienne, et destinés à règler la navigation des fleuves qui traversent plusieurs Etats, posent, comme régle principale, que les Puissances riveraines seront exclusivement appelées à se concerter sur les règlements de police fluviale et à en surveiller l'exécution; que la Commission européenne, dont il est fait mention dans la rédaction insérée au Protocole No. V, comprendra, outre les délégués des Puissances riverains du Danube, des délégués des Puissances non riveraines; que la Commission permanente, qui lui sern substituée, sera chargée d'exécuter les résolutions prises par elle : dès lors, et pour rester dans l'esprit comme dans les termes de l'Acte du Congrès de Vienne, l'une et l'autre Commission devront borner leurs travaux au Bas-Danube et â ses embouchures.

M. le Comte Walewski rappelle les bases de la négociation acceptées par toutes les Puissances contractantes et portant que la liberté du Danube et de ses embouchures sera eficacement assurée; qu'il a été entendu, par conséquent, qu'il sera pourvu à la libre navigation de ce fleuve.

M. le Comte de *Clarendon* ajoute que, s'il en était autrement, l'Autriche, restant seule en possession du Haut-Danube et participant à la navigation de la partie inférieure du fleuve, acquerrait des avantages particuliers et exclusifs que le Congrès ne saurait consacrer.

MM. les Plénipotentiaires de l'Autriche, répondent que tous les efforts de leur gouvernement, comme ses tendances en matière commerciale, ont pour objet d'établir et de propager sur tous les points de l'Empire les principes d'une entière liberté et que la libre navigation du Danube est naturellement comprise dans les limites des améliorations qu'il se propose; mais qu'il se trouve à cet égard en présence d'engagements antérieurs, de droits acquis, dont il est obligé de tenir compte ; que ses intentions répondent donc au vœu déposé dans les préliminaires de paix ; que, néanmoins, ils ne peuvent reconnaître aux Commissions qu'il s'agit d'instituer une autorité, qui ne saurait leur appartenir sur le Haut-Danube.

M. le premier Plénipotentiaire de la France dit qu'il y a lieu, en effet, de distinguer entre deux résolutions également admises en principe, mais ayant, l'une et l'autre, un objet parfaitement distinct; que, d'une part, le Congrès doit pourvoir à la libre naviga-

tion du Danube, *dans tout son parcours,* sur les bases établies par le Congrès de Vienne ; et, de l'autre, aviser aux moyens de faire disparaître les obstacles qui entravent le mouvement commercial dans la partie inférieure du fleuve et à ses embouchures; que c'est uniquement cette dernière tâche qui sera dévolue aux commissaires qu'on se propose d'instituer ; mais qu'il n'est pas moins essentiel de s'entendre sur le développement du principe général, afin de compléter l'œuvre que les Puissances contractantes ont eu en vue en stipulant, comme il est dit dans les préliminaires, que la navigation du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée en réservant les positions particulières des riverains, qui seront, réglées sur les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne en matière de navigation fluviale.

Protocole No. 10, du 18 mars 1856.

M, le Comte de Buol annonce qu'il a reçu les instructions de sa Cour sur le deuxième point concernant le Danube ; il déclare que l'Autriche adhère à l'entière application des principes établis par l'acte du Congrès de Vienne au Haut comme au Bas-Danube pourvu toutefois que cette mesure soit combinée avec les engagements antérieurs pris *bona fide* par les Etats riverains. Il propose, en conséquence, une rédaction nouvelle qui a pour objet de repondre pleinement au principe de libre navigation posé dans les préliminaires, en tenant compte, pendant une terme déterminé, de ces mêmes engagements.

Protocole No. 16, du 27 mars 1856.

M. le Comte Walewski reprend la lecture des articles du Traité général, interrompue à la fin de la précédente séance ; ses articles sont successivement adoptés dans les termes suivants :

ART. 15.

«L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs Etats, les Puissances contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe, et la prennent sous leur garantie.

«La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave, ni redevance, qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir pour la sûreté des Etats séparés ou tra-

versés par ce fleuve, seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

ART. 16.

«Dans le but de réaliser les dispositions de l'article precédent, une Commission, dans laquelle l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Sardaigne et la Turquie seront chacune représentées par un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécéssaires depuis Toulcea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleurs conditions possibles de navigabilité.

«Pour couvrir les frais de ce travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la conditions expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité».

MM. les Plénipotentiaires de la Turquie déclarent que la Sublime-Porte fera volontiers les avances nécessaires à l'exécution des travaux, dont il est fait mention dans l'article ci-dessus.

ART. 17.

«Une commission sera établie et se composera des délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime-Porte et du Würtemberg (un pour chacune de ces puissances), auxquels se réuniront les commissaires des trois Principautés Danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette Commission, qui sera permanente; 1 élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2° fera disparaître les entraves de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4° veillera, après la dissolution de la Commission européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

ART. 18.

«Il est entendu que la Commission Européenne aura rempli sa tâche, et que la commission riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent sous les N-os 1 et 2 dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en confé-

rence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission Européenne ; et, dès lors, la Commission Européenne aura été investie jusqu'alors.

ART. 19.

«Afin d'assurer l'exécution des réglements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner en tout temps deux bâtiments légers aux embouchures du Danube».

ANEXA XI

Traité de Paris du 30 mars 1857

ART. 15.

L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à règler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs États, les Puissances contractantes stipulent entre elles *qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fais désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie.*

La navigation du Danube ne pourra être asujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu accun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucnn droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de la police et de quarantaine à établir pour la sûreté des Etats séparés ou traversés par ce fleuve seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

ART. 16.

Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent, *une Commission*, dans laquelle la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie seront chacune représentées par un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires, depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que les établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes, d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillions de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfait égalité.

ART. 17.

Une Commission sera établie et se composera des délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Würtemberg (un pour chacune de ces Puissances), auxquels se réuniront les commissaires de trois Principautés danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette Commission, qui sera permanente, 1° élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2° fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4° veillerà après la dissolution de la Commission Européenne, au maintien de la la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

ART. 18.

Il est entendu que la Commission Européenne aura rempli sa tâche et que la Commission Riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent, sous les N-os. 1 et 2, dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en Conférence, informés de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission Européenne et, dès lors, la Commission riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission Européenne aura été investie jusqu'alors.

ART. 19.

Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner en tout temps deux bâtiments légers aux embouchures du Danube.

ANEXA XII

Convention dite des détroits, signée à Paris le 30 Mars 1850, entre la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie

ART. 1.

S. M. le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme résolution de maintenir à l'avenir le principe invariablement établi comme anciennne règle de Son Empire, et en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans le détroits de Dardannelles et au Bosphore, et que tant que la Porte se trouve en paix, Sa Majesté n'admettra aucun bâtiment de guerre dans les dits détroits;

Et Leurs Majestés l'Empereur des Français, l'Empereur d'Autriche, la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse, l'Empereur de toutes les Russies et le Roi de Sardaigne, d'autre part, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et â se conformer au principe ci-dessus énoncé.

ART. 2.

Le Sultan se réserve comme par le passé de délivrer des firmans de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des légations des Puissances amies.

ART. 3.

La même exception s'applique aux bâtiments légers sous pavillon de guerre que chacune des Puissances contractantes est autorisée à faire stationner aux embouchures du Danube, pour assurer l'exécution des règlements relatifs à la liberté du fleuve, et dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance.

ART. 4.

La présente Convention, annexée au Traité général, signé à Paris en ce jour, sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées dans l'espace de quatre semaines, ou plus tôt si faire se peut.

ANEXA XIII

Acte public relalif à la navigation des embouchures du Danube

Signé à Galatz, le 2 novembre 1865.

Une commission Européenne ayant été instituée par l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, *pour mettre la partie du Danube située en aval d'Isaccea, ses embouchures et les parties avoisinantes de la mer, dans les meilleures conditions possibles de navigabilité;*

Et la dite Commission, agissant en vertu de ce mandat, étant parvenue, après neuf années d'activité, *à réaliser d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Sulina lesquelles ont eu pour effet d'ouvrir l'accès de cette embouchure aux bâtiments* d'un grand tirant d'eau ; *par l'exécution de travaux* de correction et de curage dans le cours du même bras ; *par l'enlèvement* des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées ; par *la l'istitution d'un service régulier de sauvetage* et par la création d'un hôpital de la marine à Sulina ; enfin, *par la règlementation provisoire des différents services de navigation sur la section fluviale située entre Isaccea et la mer ;*

Les Puissances qui ont signé le dit Traité, conclu à Paris le 30 mars 1856, désirant constater que la Commission Européenne, en accomplissant ainsi une partie essentielle de sa tâche, a agi conformément à leurs intentions, et voulant déterminer par un Acte public les droits et obligations que le nouvel état de choses établi sur le Bas-Danube a créés pour les différents intéressés, et notamment pour tous les pavillions qui partiquent la navigation du fleuve ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir; etc.

TITRE I.

Dispositions relatives aux conditions matérielles de la navigation.

ART. 1.

Tous les ouvrages et établissements créés en exécution de l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, avec leurs accesoires et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne et ne pourront jamais être détournés de cette destination, pour quelque motif que ce soit ; à ce titre, ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. *La Commission Européenne du Danube, ou l'autorité qui lui succèdera en droit, restera chargée, à l'exclusion* de toute ingérence quelconque, d'administrer, au profit de la navigation, ces ouvrages et éta-

blissements, de veiller à leur maintien et conservation et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.

ART. 2.

Sera spécialement réservée à la Commission Européenne, ou à l'autorité qui lui succèdera, la faculté de désigner et de faire exécuter tous travaux qui seraient jugés nécessaires dans le cas où l'on voudrait rendre définitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Sulina et pour prolonger l'endiguement de cette embouchure, au fur et à mesure que l'état de la passe pourra l'exiger.

ART. 3.

Il demeurera réservé à la dite Commission Européenne d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras de Saint-Georges, arrêtée d'un commun accord et simplement ajournée quant à présent.

ART. 4.

La Sublime Porte s'engage à prêter, à l'avenir comme par le passé à la Commission Européenne ou à l'autorité qui lui succèdera toute l'assistance et tout le concours dont l'une ou l'autre pourra avoir besoin pour l'exécution des travaux d'art et généralement pour tout ce qui concernera l'accomplissement de sa tâche. Elle veillera à ce que les rives du Danube, depuis Isaccea jusqu'à la mer, demeurent libres de toutes bâtisses, servitudes et autres entraves quelconques et elle continuera, sous la réserve des redevances annuelles auxquelles les biens-fonds sont soumis en Turquie, à laissser à la disposition de la commission, dans le port de Sulina, la rive gauche, à partir de la racine de la digue du Nord, sur une distance de sept cent soixante mètres en remontant le fleuve et sur une largeur de cent cinquante mètres en partant de la rive.

Elle consent, de plus, à concéder un emplacement convenable sur la rive droite pour les constructions que la dite Commission ou l'autorité qui lui succèdera, jugerait utile d'élever pour le service du port de Sulina, pour l'hôpital de la marine et pour les autres besoins de l'administration.

ART. 5.

Pour le cas où la Commission Européenne ferait usage de la réserve mentionnée dans l'article 3, touchant l'amélioration de la bouche et du bras de Saint Georges, la Sublime-Porte consent à ce que la dite Commission puisse disposer, aussitôt que besoin sera, des terrains et emplacements appartenant au domaine de l'Etat qui auront été désignés et déterminés d'avance comme né-

cessaires, tant pour la construction des ouvrages que pour la formation des établissements qui devront être crées en conséquence ou comme complètement de cette amélioration.

ART. 6.

Il est entendu qu'il ne sera construit sur l'une ou sur l'autre rive du fleuve, dans les ports de Sulina et de Saint Georges, soit par l'autorité territoriale, soit par les compagnies ou sociétés de commerce et de navigation, soit par les particuliers, aucun débarcadère, quais ou établissement, de même nature, dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission Européenne et reconnus conformes au projet général des quais, et comme ne pouvant compromettre en rien l'effet des travaux d'amélioration.

TITRE II.

Dispositions relatives au régime administratif de la navigation.

§ I.

Des règlements en général

ART. 7,

La navigation aux embouchures du Danube est régie par le règlement de navigation et de police arrêté par la Commission Européenne sous la date de ce jour, et qui est demeuré joint, sous la lettre A, au présent Acte, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante. Il est entendu que ce règlement fait loi, non seulement en ce qui concerne la police fluviale, mais encore pour le jugement des contestations civiles naissant par suite de l'exercice de la navigation.

ART. 8

L'exercice de la navigation sur le bas Danube est placé sous l'autorité et la surveillance de l'inspecteur général du bas Danube et du capitaine du port de Soulina. Ces deux agents, nommés par la Sublime-Porte, devront conformer tous leurs actes au règlement, dont l'application leur est confiée et pour la stricte observation duquel ils prêteront serment, Les sentences émanant de leur autorité seront prononcées au nom de S. M. le Sultan.

Dans le cas où la Commission Européenne, ou la Commision Riveraine permanente, aura constaté un délit ou une contravention commis par l'un ou l'autre des dits agents contre le règlement de navigation et de police, elle requerra auprès de la Sublime-Porte sa destitution. Si la Sublime-Porte croit devoir procéder à une nouvelle enquête sur les faits déjà constatés par la Commission,

celle-ci aura le droit d'y assister par l'organe d'un délégué, et lorsque la culpabilité de l'accusé aura été dûment prouvée, la Sublime-Porte avisera, sans retard, à son remplacement.

Sauf le cas prévu par le paragraphe qui précède, l'inspecteur général et le capitaine du port de Soulina ne pourront être éloignés de leurs postes respectifs que sur leur demande ou par suite d'un accord entre la Sublime-Porte et la Commission Européenne.

Ces agents fonctionneront ainsi, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission Européenne.

L'inspecteur général, les capitaines des ports de Soulina et de Toulcea et les surveillants (dépendant de l'inspecteur général) seront rétribués par le gouvernement ottoman. Ils seront choisis parmi des personnes compétents.

ART. 9.

En vertu des principes de l'Acte du Congrès de Vienne, consacrés par l'article 15 du traité de Paris, l'autorité de l'inspecteur général et du capitaine du port de Soulina s'exerce indistinctament à l'égard de tous les pavillons.

L'inspecteur général est préposé spécialement à la police du fleuve en aval d'Isakcea, à l'exclusion du port de Soulina ; il est assisté de surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Une instruction spéciale, arrêtée d'un commun accord, règlera dans ses détails l'action de l'inspecteur général et celle du capitaine du port de Soulina.

ART. 10.

Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du règlement de navigation et de police, par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Soulina.

ART. 11.

L'exécution du règlement de navigation et de police est assurée en outre, ainsi que l'application du tarif, dont il sera parlé aux articles 13 et suivants du présent acte, par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour inter-

venir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale.

ART. 12.

Il est entendu que le règlement de navigation et de police joint au présent Acte conservera force de loi jusqu'au moment où les règlements prévus par l'article 17 du Traité de Paris auront été arrêtés d'un commun accord et mis en vigueur.

Il en sera de même pour les dispositions des articles 8, 9 et 10 si-dessus, en tant qu'elles concernent les attributions de l'inspecteur général.

§ 2.

Du tarif des droits de navigation.

ART. 13.

L'article 16 du Traité de Paris ayant conféré à la Commission Européenne la faculté d'imposer à la navigation une taxe d'un taux convenable pour couvrir les frais des travaux et établissements sus mentionnés, et la Commission ayant fait usage de cette faculté en arrêtant le tarif du 25 juillet 1860, revisé le 7 mars 1863, dont le produit lui a procuré les ressources nécessaires pour l'achèvement des travaux de Soulina, il est expressément convenu par le présent acte que le sus dit tarif, dont les dispositions viennent d'être complétées, demeurera obligatoire pour l'avenir.

A cet effet, le tarif en question a été joint au présent Acte sous la lettre B, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

ART. 14.

Le produit de la taxe sera affecté: 1) par priorité et préférence, au remboursement des emprunts contractés par la Commission Européenne et de ceux qu'elle poura contracter à l'avenir pour l'achèvement des travaux d'amélioration des embouchures du Danube; 2) à couvrir les frais d'administration et d'entretien des travaux et établissements; 3) à l'amortissement des avances faites à la Commission par la Sublime-Porte; cet amortissement s'opèrera conformément à l'arrangement spécial conclu, à cet égard, entre la Commission Européenne et le délégué de S. M. I. le Sultan, sous la date de ce jour.

L'excédent de ce produit, s'il y en a, sera tenu en réserve, pour faire face aux dépenses que pourra entrainer le prolongement des digues de Soulina ou l'exécution de tels autres travaux que la Commission Européenne, ou l'autorité qui lui succèdera, jugera ultérieurement utiles.

Il est expressément entendu, au surplus, qu'aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer, ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, ne pourra être emploqée à couvrir les frais de travaux ou de dépenses administratives, se rapportant à une section fluviale située en amont d'Isakcea.

ART. 15.

A l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédé par les délégués des Puissances, qui ont arrêté le susdit tarif, à une revision de ses dispositions, et le montant des taxes sera réduit autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire.

ART. 16.

Le mode de perception de la taxe et l'administration de la caisse de navigation de Soulina continueront à être régis par les dispositions actuellement en vigueur.

L'agent comptable préposé à la perception sera nommé, à la majorité absolue des voix, par la Commission Européenne, ou par l'autorité qui lui succèdera, et fonctionnera sous ses ordres directs.

Le contrôle général des opérations de la caisse sera exercé par un agent, dont la nomination appartiendra au gouvernement ottoman.

Il sera publié annullement, dans les journaux officiels des différentes Puissances intéressées, un bilan détaillé des opérations de la caisse de navigation ainsi qu'un état faisant connaître la répartition et l'emploi des produits du tarif.

ART. 17.

L'administration générale des phares de l'empire ottoman s'étant chargée de pourvoir aux frais d'éclairage, d'administration et d'entretien des phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube, la quote-parte représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina sera versée aux mains de la dite administration, mais il est entendu que ces droits ne pourront avoir pour objet, en ce qui concerne les phares existants et ceux que l'on jugerait utile d'établir ultérieurement, que de couvrir les dépenses réelles.

§ 3.

Des Quarantaines

ART. 18.

Les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du Danube continueront à être réglées par le conseil supérieur de santé

institué à Constantinople, et dans lequel les différeutes missions étrangères accréditées auprès de la Sublime-Porte sont représentées par des délégués. Ces dispositions seront conçues de manière à concilier, dans une juste mesure, les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et elles seront basées, autant que faire se pourra, sur les principes déterminés dans les articles 19 et 20 ci-aprës.

ART. 19.

Les bâtiments descendant le Danube seront affranchis de tout contrôle sanitaire ; il en sera de même pour les bâtiments venant de la mer' aussi longtemps qu'aucune épidémie de peste ne règnera en Orient ; ces bâtiments seront tenus simplement de présenter leur patente de santé aux autorités des ports où ils mouilleront.

ART. 20.

Si une epidémie de peste vient à éclater en Orient, et si l'on juge nécessaire de faire appliquer des mesures sanitaires sur le bas Danube, la quarantaine de Soulina pourra être rétablie ; les bâtiments venant de la mer seront tenus, dans ce cas, d'accomplir à Soulina les formalités quarantenaires : et, si l'épidémie n'a pas envahi les provinces de la Turquie d'Europe, ils ne pourront plus être l'objet d'aucune mesure sanitaire en remontant le fleuve.

Mais si, au contraire, l'épidémie envahit une ou plusieurs des provinces riveraines du Danube, des établissement quarantenaires seront institués là où besoin sera, sur la partie du fleuve qui traverse le territoire de la Turquie.

TITRE III.

Neutralité.

ART. 21.

Les ouvrages et établissements de toute nature créées par la Commission Européenne, ou par l'autorité qui lui succèdera, en exécution de l'article 16 du traité de Paris, notamment la caisse de navigation de Soulina, et ceux qu'elle pourra créer à l'avenir jouirront de la neutralîté stipulée dans l'article 11 du dit traité, et seront, en cas de guerre, également respectés par tous les belligérants.

Le bénéficce de cette neutralité s'étendra, avec les obligations qui en dérivent, à l'inspection générale de la navigation, à l'administration du port de Soulina, au personnel de la caisse de navigation et de l'hôpital de la marine, enfin à la personne technique chargée de la surveillance des travaux.

ART. 22.

Le présent Acte sera ratifié; chacune des hautes parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire, et les ratifications seront déposées dans un délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut, à la Chancellerie du Divan Impérial, à Constantinople.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Galatz, le deuxième jour du mois de Novembre de l'an mille huit cent soixante cinq.

ANEXA XIV

Traité portant modification du Traité de Paris du 30 mars 1856

Signé à Londres, le 13 mars 1871.

ART. 4.

La Commission établie par l'article 16 du Traité de Paris, dans laquelle les Puissances co-signataires du Traité sont chacune représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité, est maintenue dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans, à compter du 24 avril 1871, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission sous la garantie de ll'Autriche, l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de 'Italie et de lu Turquie.

ART. 5.

Les conditions de la réunion de la Commission Riveraine établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856 seront fixées par une entente préalable entre les Puissances Riveraines, sans préjudice de la clause relative aux trois Principautés danubiennes et, en tant qu'il s'agirait d'une modification de l'article 17 du dit Traité, cette dernière fera l'objet d'une Convention spéciale entre les Puissances co-signataires.

ART. 6.

Les Puissances riveraines de la partie du Danube où les Cataractes et les Portes-de-Fer mettent des obstacles à la navigation, se réservant de s'entendre entre elles à l'effet de faire disparaître

ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce sous tout pavillon, qui en profiteront désormais jusqu'à l'extinction de la dette contractée pour l'exécution des travaux ; et elles déclarent l'article 15 du Traité de 1856 inapplicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps nécessaire au remboursement de la dette en question.

ART. 7.

Tous les ouvrages et établissemements de toute nature créés par la Commission Européenne en exécution du Traité de Paris de 1856, ou du présent Traité, continueront à jouir de la même neutralité qui les a protegés jusqu'ici, et qui sera également respectée à l'avenir dans toutes les circonstances par les hautes parties contractantes. Le bénéfice des immunités qui en dérivent s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la Commission. Il est, cependant, bien entendu que les dispositions de cet article n'affecteront en rien le droit de la Sublime-Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube, en sa qualité de Puissance territoriale.

ANEXA XV

Traité de Berlin du 13 juillet 1878

ART. 52.

Afin d'accroître les garanties assurées à la liberté de la navigation sur le Danube, reconnue comme étant d'intérêt européen, les hautes parties contractantes décident que toutes les forteresses et fortifications, qui se trouvent sur le parcours de ce fleuve, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, seront rasées et qu'il n'en sera pas élevé de nouvelles. Aucun bâtiment de guerre ne pourra naviguer sur le Danube en aval des Portes-de-Fer, à l'exception des bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Les stationaires des Puissances aux embouchures du Danube pourront toutefois remonter jusqu'à Galatz.

ART. 53.

La Commission Européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territorriale. Tous les Traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés.

ART. 54.

Une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission Europénne, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation de ses pouvoirs et sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire.

ART. 55.

Les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, seront élaborés par la Commission Européenne, assistée de délégués des Etats riverains, et mis en harmonie avec ceux qui ont été ou seraient édictés pour le parcours en aval de Galatz.

ART. 56.

La Commission Européenne du Danube s'entendra, avec qui de droit, pour assurer l'entretien du phare sur l'île des Serpents.

ART. 57.

L'exécution des travaux, destinés à faire disparaître les obstacles que les Portes-de-Fer et les Cataractes opposent à la navigation est confiée à l'Autriche-Hongrie. Les Etats riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités qui pourraient être requises dans l'intérêt des travaux.

Les dispositions de l'article VI du Traité de Londres du 13 mars 1871, relatives au droit de percevoir une taxe provisoire pour couvrir les frais de ces travaux, sont maintenues en faveur de l'Autriche-Hongrie.

ANEXA XVI

Acte additionel à l'Acte public du 2 novembre 1865, concernant la navigation aux embouchures du Danube

Fait á Galatz, le 28 mai 1881

Les Puissances représentés au sein de la Commission Européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 mars 1856, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878.

Désirant mettre l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du

Traité de Berlin portant que la dite Commission Européenne „exercera „dorénavani ses fonctions jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance „de l'autorité territoriale, et que tous les Traités, arrangements, actes et „décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont „confirmés".

Ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir: etc.

ART. 1

Les droits, attributions et immunités de la Commission Européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1856 et de Londres du 13 mars 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveauz Etats riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz, sauf les modifications ci-après spécifiées.

ART. 2

L'Agent spécialement préposé à la police du fleuve, en aval de Galatz et à l'exclusion du port de Soulina, portera dorénavant le titre d'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube et sera, comme par le passé, assisté d'un chancelier et de surveillants répartis sur les différentes sections fluviales de son ressort, et tous placés sous ses ordres.

L'Inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection, ainsi que les surveillants des sections fluviales, le Capitaine du port de Soulina et tout le personnel placé sous les ordres de ce dernier, sont nommés par la Commission, à la simple majorité des voix et sans distinction de nationalité. Ils peuvent également être révoqués par elle.

L'Inspecteur de la navigatton et le Capitaine du port de Soulina remplissent leurs fonctions sous l'autorité directe de la Commission, qui les rétribue, et entre les mains de laquelle ils prêtent, ainsi que leurs subordonnés, le serment d'office.

Ils prononcent, en qualité de juges de première instance, sur les contraventions commises dans l'étendue de leurs ressorts respectifs en matière de police de la navigation, et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission Européenne du Danube.

ART. 3

Le contrôle des opérations de la Caisse de navigation de Soulina ne sera plus confié à un agent spécial; il sera exclusivemeut exercé par la Commission Européenne ou par l'autorité qui lui succèdera, et ce, dans la forme qui est ou sera déterminée par la dite Commission ou autorité.

Le mode de perception des taxes et l'administration de la Caisse de navigation de Soulina pourront être modifiés par décision prise à l'unanimité des voix, en séance plénière.

ART. 4

La disposition finale de l'article 14 de l'Acte pubic de 1865 est modifiée en ce sens, que l'interdiction d'employer aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, pour couvrir les frais des travaux ou des dépenses administratives se rapportant à une section fluviale, située en amont d'Isakcea, est restreinte à la partie du fleuve située en amont de Galatz.

ART. 5

La Commission Européenne est chargée de l'entretien et de l'administration de tous les phares composant le système d'élairage des embouchures du Danube: par suite, la quote-part représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina restera intégralement acquise à la Caisse de navigation.

ART. 6

Les Règlements sanitaires applicables aux embouchures du Danube, y compris les tarifs des taxes sanitaires, seront élaborés et modifiés, de concert avec la Commission Européenne, par le Conseil international qui sera institué a Bucarest.

Les règlements actuels resteront en viguer jusqu'à nouvel ordre, sous la réserve du droit de la Commission Européenne de demander l'abrogation immédiate de ceux qui seraient en opposition avec les principes énoncés dans les articles 18, 19, 20, et de l'Acte public du 2 novembre 1865.

Dans le but de déterminer plus exactement la portée des stipulations du dit article 20, relatives aux mesures de quarantaine proprement dites, mises en vigueur en temps d'épidémie, il est expressément entendu et convenu que ces mesures sont exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive doit être suprimée, pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès que l'épidémie est devenue générale sur ses rives.

Et afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, il est convenu, de plus, que l'inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection et les surveillants des sections continueront, comme par le passé, à circuler librement sur le fleuve, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures règlementaires auxquelles sont soumis les agents de la santé. Les mêmes immunités seraient, en cas de besoin, accordées aux ingénieurs de la Commission Européenne.

ART. 7

En ce qui concerne spécialement l'administration du service sanitaire à Soulina, le Conseil international de Bucarest s'entendra avec la Commission sur la nomination et la rétribution du personnel de la santé, sur l'in-

stallation et le fonctionnement des bureaux, sur l'établissement et l'entretien du lazaret, sur le mode de perception des taxes sanitaires et sur la destination de leur produit, lequel formera un fonds spécial.

ART. 8

Pour assurer en tout temps au personnel, ainsi qu'aux propriétés et ouvrages de la Commission Européenne, le bénéfice de la neutralité qui leur est garantie par les articles 21 de l'Acte public du 2 novembre 1865, et 7 du traité de Londres du 13 mars 1871, les ingénieurs, employés et ouvriers de la Commission Européenne pourront être munis d'un brassard portant, sur fond bleu, les lettres blanches C. E. D. De plus, elle ne sera pas tenue d'arborer sur ses établissements de toute nature et sur ses embarcations d'autre pavillon que le sien, lequel est composé de cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs : rouge, blanc, bleu, blanc et rouge, la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C. E. D.

ART. 9

Toules les dispositions de l'acte public du 2 novembre 1865 auxquelles il n'est pas expressément dérogé par le présent acte additionnel, conservent toutes leurs force et valeur.

Le règlement de navigation et de police et le tarif des droits de navigation seront revisés ultérieurement par la Commission Européenne, pour être mis d'accord avec l'état de choses créé par le Traité de Berlin.

ART. 10

Le présent Acte sera ratifié.

Chacune des hautes parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire. Les instruments de ratification seront déposés, dans le délai d'une année, ou plus tôt si faire se peut, dans les archives de la Commission Européenne du Danube.

En foi de quoi, les Délégués plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Acte additiounel et y ont apposé leur sceau.

ANEXA XVII

Paralelă între proectul Barrère şi Contra-proectul Român [1])

Propunerea D-lui Barrère [1]) Delegatul Republicei Franceze în comisiunea Europeană a Dunărei.	Propunerea guvernului Român [1])
Art. 97	Art. 97
Executarea regulamentului de faţă e pusă *sub autoritatea unei comisiuni zisă mixtă a Dunărei, în care* Austro-Ungaria, Bulgaria, România şi Serbia *vor fi reprezentate, fiecare printr'un delegat.*	Executarea regulamentului de faţă e pus subt *supravegherea* unei autorităţi fluviale zisă *comisiune de supraveghere, în care Comisiunea Europeană a Dunărei va fi reprezentată prin doi delegaţi şi Statele ţărmurene, adică* Bulgaria, România şi Serbia, fie-care prin câte un delegat.
Preşedinţia acestei comisiuni va aparţine delegatului Austro-Ungariei. *Un membru* al Comisiunei Europene a Dunărei, numit pe şease luni, în ordinea alfabetică a Puterilor, va lua parte la lucrările comisiunei *mixte* şi se va bucura, în timpul acestei participări, de toate drepturile ce aparţin membrilor *permanenţi.*	Cel doi membrii ai Comisiunei Europene, cari vor trebui să ia parte la lucrările comisiunei de supraveghere, vor fi desemnaţi prin ordinea alfabetică a Puterilor, pentru o perioadă de şease luni şi se vor bucura de aceleaşi drepturi ca şi ceilalţi membri ai zisei Comisiuni.
Când ordinea alfabetică va indica pe *delegatul* uneia dintre Puterile representate în cele două Comisiuni, această putere va fi represintată în Comisiunea mixtă prin doi delegaţi, dintre care fiecare va dispune de un vot.	Când ordinea alfabetică va indica rândul *României,* se va trece la Statul care vine imediat după dânsa, pentru ca ea să nu dispue de două voturi, în sânul Comisiunei de supraveghere. „Preşedinţia, în fiecare sesiune, va aparţine unuia din delegaţii Comisiunei Europene, ales cu majoritate de voturi".
Pentru ca *membrul* Comisiunei Europene, numit după ordinea alfabetică, să fie în poziţiune d'a lua	Pentru ca membrii Comisiunei Europene, desemnaţi prin ordinea alfabetică, să fie în poziţiune d'a

1) Din Cartea-Verde-Min. Afacerilor Streine-Chestia Dunărei, pag. 794.

parte la deliberările Comisiunei *mixte*, aceasta îi va comunica programul lucrărilor sale cu o lună înainte de deschiderea fiecărei sesiuni.

Comisiunea Europeană, când va crede de cuviinţă, va putea cere Comisiunei mixte, prin mijlocirea delegatului său, informaţiunile de care va avea trebuinţă în privinţa acelor decisiuni ale Comisiunei mixte, care ar fi în legătură cu libertatea navigaţiunei.

lua parte la deliberările Comisiunei de *supraveghere* şi d'a primi instrucţiunile necesare ale Comisiunei Europene, cea d'intâiu va comunica celor din urmă programul lucrărilor sale, cu o lună înainte de deschiderea fiecărei sesiuni.

Comisiunea Europeană, când va crede folositor, va putea cere Comisiunei de *supraveghere* prin *mijlocirea delegaţilor săi,* informaţiunile de care va avea trebuinţă în privinţa acestor deciziuni ale Comisiunei de supraveghere, care ar fi în legătură cu libertatea navigaţiunei.

Art. 98

Puterile Comisiunei *mixte* vor avea o durată egală cu ale Comisiunei Europene a Dunării *şi această Comisiune mixtă, va fi supusă.* dacă trebuinţă va fi, *la modificările ce ar putea deveni necesare* d'a se introduce în *întocmirea* şi *în puterile sale,* sub rezerva coexistenţei ambelor comisiuni.

Art. 98

Puterile Comisiunei de supraveghere vor avea o durată egală cu ale Comisiunei Europene a Dunării.

Art. 99

Comisiunea *mixtă* va ţine în fiece an două sesiuni ordinare, care vor fi fixate astfel în cât să se evite întrunirea simultană a Comisiunei Europene.

Art. 99

Comisiunea de supraveghere are misiunea de a veghea la stricta observare a regulamentelor şi de a propune măsurile trebuincioase pentru înbunătăţirea navigării râului şi desvoltarea navigării.

In acest scop, ea numeşte pe inspector, îi dă instrucţiuni şi primeşte rapoartele sale; culege elementele de natură d'a o lumina asupra modului cum sunt executate reglementele; ea redactează dările de seamă periodice asupra mişcării şi stărei navigaţiunei; ea

Decisiunile se vor lua cu majoritatea voturilor.

Ea va hotărâ însă-şi regulamentul interior pentru ordinea lucrărilor sale, precum şi instrucţiunile speciale către agenţii săi, în vederea aplicărei regulamentului de faţă, afară de punctele asupra soluţiunei cărora prezentul regulament a statuat el însuşi.

Comisiunea va procede, în cea d'intâiu sesiune, la primirea agenţilor desemnaţi de art. 5 sub numerile 1, 2 şi 4.

„Cu toate acestea" regulamenţul interior şi instrucţiunile de un caracter general şi regulamentar, cum sunt cele despre care vorbeşte art. 9 din actul public dela 2 Noembrie 1865 relativ la navigarea gurilor Duuărei, vor fi comunicâte mai întâiu Comisiunei Europene şi nu vor fi aplicate de cât după ce această Comisiuue le va fi găsit conform cu principiile ce au servit de bază prezentului regulament,

dă instrucţiuni prin mijlocirea delegatului Statului ţărmurean respectiv, tuturor agenţilor poliţiei fluviale, întrucât acţiunea lor se exercită asupra căiei fluviale; însfârşit ea judecă în apel toate litigiile ce i se vor fi supus de partea interesată, conform regulamentului de faţă.

Comisiunea de *supraveghere* va ţine în fiecare an două sesiuni ordinare care vor fi fixate astfel în cât să se evite întrunirea simultanee a celor două Comisiuni.

Deciziunile se vor lua cu *majoritatea voturilor;* fără totuşi ca „Comisiunea de supraveghere să *poată impune, prin deciziunile sale unui Stat ţărmurean vreo obligaţiune sau sarcină nouă la care el nu va fi consimţit de mai înainte*".

Ea va hotărâ însă-şi regulamentul interior pentru ordinea lucrărilor sale, precum şi instrucţiunile speciale către agenţii săi *privitoare la exercitarea supravegherei*, afară de punctele asupra cărora va fi statuat însuşi în regulamentul de faţă.

Comisiunea va procede, în cea d'ântâiu sesiune, la numirea agenţilor desemnaţi la art. 5, sub numerile 1 şi 4.

Regulamentul interior şi instrucţiunile de un caracter general şi regulamentar, cum sunt cele de care vorbeşte art. 9 din actul public dela 2 Noembrie 1865, relativ la navigaţiunea gurilor Dunărei, vor fi comunitate mai întâiu Comisiunei Europene şi nu vor fi aplicate de cât după ce aceasta le va fi găsit conforme cu principiile ce au servit de bază prezentului regulament.

Art. 100

Cheltuelile de administrație vor fi în sarcina Statelor reprezentate în Comisiunea mixtă. Ele vor contribui în proporțiunea următoare: Austro-Ungaria pentru patru zecimi, România patru zecimi, și Bulgaria și Serbia fiecare pentru o zecime.

La a doua întrunire ordinară a Comisiunei *mixte* se va fixa budgetul ei pentru anul viitor.

Contribuțiile Statelor vor fi făcute înainte pentru fiecare trimestru. Amenzile percepute pentru contravențiuni la regulamentul de față se vor vărsa în casa Comisiunei *mixte*, pentru a fi afectate la trebuințele serviciului.

Art. 101

Agenții aci arătați vor funcționa, fiecare în resortul ce-i va fi încredințat, sub ordinile Comisiunei mixte, adică:

1. Un inspector;
2. Sub-inspectori;
3. Căpitani de port, întrucât acțiunea lor se va exercita pe calea fluvială.

Un secretar și agenți sub-alterni.

Art. 102

Agenții desemnați în art. precedent vor fi aleși dintre persoanele competinte; ei vor fi numiți și retribuiți cum urmează:

Inspectorul va fi *numit și retribuit* de Comisiunea *mixtă*, precum i agenții subalterni.

Art. 109

Cheltuelile de administrație vor fi în sarcina exclusivă a Statelor țărmurene. Ele vor fi purtate în proporțiunea următoare:

4 șeptimi pentru România;

2 șeptimi pentru Bulgaria;

1 șeptime pentru Serbia;

La a doua întrunire ordinară, Comisiunea de *supraveghere*, își va fixa budgetul pentru anul viitor.

Contribuțiile Statelor *țărmurene* se vor face de mai înainte de fiecare semestru. Amenzile percepute pentru contravențiuni la regulamentul de față vor fi vărsate în casa Comisiunei de *supraveghere*, pentru a fi afectate la trebuințele serviciului și vor «micșora cu atâta partea contributivă a Statelor țermurene în cheltuelile „de administrare".

Art. 101

Agenții aci arătați vor funcționa, fiecare în rezortul ce-i va fi desemnat, adică:

1. Un inspector;
2. Sub-inspectori;
3. Căpitani de porturi;
4. Un secretar și agenți subalterni.

Art. 102

Agenții desemnați în art. precedent vor fi aleși dintre persoanele competinte; ei vor fi numiți și retribuiți după cum urmează:

Inspectorul va fi numit și retribuit de Comisiunea de *supraveghere*, precum și secretarul și a-

„Sub-inspectorii *vor fi asemenea numiţi şi retribuiţi de comisiunea mixtă;* ei vor fi aleşi de dânsa din trei candidaţi ce i se vor prezinta de fiecare dintre statele ţărmurene, pentru secţiunile fluviale respective".

Căpitanii de port vor fi numiţi şi retribuiţi de Statele ţărmurene respective, cari vor comunica Comisiunei mixte numirea acestor agenţi sau înlocuirea lor.

Art. 103.

Inspectorul e chemat a veghea *pe cale administrativă* la stricta observare a dispoziţiunilor regulamentului de faţă şi d'a păstra uniformitatea (mettre de l'ensemble) în aplicarea lui.

„In această privinţă, *el e considerat ca direct superior subinspectorilor şi căpitanilor de port".*

Art. 104.

Dunărea *între Porţile-de-Fier şi Galaţi,* va fi împărţită în patru secţiuni de „inspecţiune":

Cea d'întâiu se va întinde dela Porţile-de-Fer *până la gura Timocului.* (aproape 5 chilometri).

A doua dela *gura Timocului până la Nicopoli* inclusiv (aproape două sute patruzeci de Kilometri).

A treia, *dela Nicopoli până la Silistra inclusiv* (213 Kilometri).

Şi a patra, dela Silistra până la Galaţi esclusiv. 224 chilometri.

Secţiunile vor fi supraveghiate:

Cea d'întâiu, de un sub-inspector numit după propunerea Serbiei, a treia de un sub-inspector numit după propunerea Bulgariei.

genţii subalterni şi *ei vor funcţiona direct sub ordinele sale.*

Sub-inspectorii şi căpitanii de port vor *fi numiţi şi retribuiţi de Statele ţărmurene respective,* cari vor comunica Comisiunei de supraveghere, numirea acestor agenţi sau înlocuirea lor.

Art. 103.

Inspectorul este chemat a veghia la stricta observare a regulamentului de faţă şi a păstrà uniformitatea (mettre de l'ensemble) în aplicarea lui.

Art. 104.

Dunărea pe ţărmul stâng va fi împărţită în patru secţiuni:

Cea d'întâiu se va întinde dela Porţile-de-Fer *până la* Bechet inclusiv.

A doua *dela Bechet până la Zimnicea* inclusiv.

A treia, *dela Zimnicea la Călăraşi şi Silistra.*

A patra coprinzând amândouă ţărmurile, dela *Călăraşi-Silistra* până la Galaţi inclusiv.

„Pe ţărmul drept, va fi împărţită în trei secţiuni.

„Cea d'întâiu se va întinde dela Porţile de-Fer până la gura Timocului.

A doua şi a patra, fiecare de câte un sub-inspector numit după propunea României.

Reşedinţa fiecăruia din aceşti agenţi va fi ulterior fixată de *Comisiunea mixtă.*

Art. 705.

Statele ţărmurene vor da Comisiunei *mixte* şi agenţilor săi concursul de care ar puteà avea trebuinţă întru îndeplinirea misiunei sale.

Art. 106.

Porturile sau schelele situate pe parcursul fiecărei secţiuni fluviale şi pentru care Statele ţărmurene vor institui căpitani de porturi, conform dispoziţiunilor regulamentului de faţă, nu vor fi coprinse în resortul sub-inspectorului secţiunei.

„A doua, dela Timoc până la Nicopoli inclusiv.

„A treia dela Nicopoli la Silistra.

„Fiecare secţiune se va întinde până la thalweg.

Poliţia fluvială în fiecare secţiune se va face de sub-inspectori şi căpitanii de porturi numiţi de Statele respective. Pentru a patra secţiune, va fi un singur sub-inspector pe amândouă ţărmurile, numit de România. Aceşti agenţi se vor conformà, întru îndeplinirea misiunii lor, dispoziţiunilor din prezentul regulament şi instrucţiunilor ce le va da Comisiunea prin mijlocirea delegatului Statului de care depind.

Reşedinţa fiecăruia dintre aceşti agenţi va fi ulterior fixată *de statele respective, în înţelegere cu comisiunea de supraveghere.*

Art. 105.

Statele ţărmurene vor da Comisiunei de *supraveghere* concursul de care ea va avea trebuinţă întru îndeplinirea misiunei sale.

Art. 106.

Porturile sau schelile situate pe întinsul fiecărei secţiuni fluviale şi pentru care statele ţărmurene vor institui căpitani de port, conform cu dispoziţiunile regulamentului de faţă, nu vor fi coprinse în rezortul sub-inspectorului secţiunei.

„Cu toate acestea, căpitanul de port cel mai apropiat, va putea înlocui, în caz de trebuinţă, pe sub-inspector, dacă amândoi aparţin aceliaşi secţiuni fluviale.

Porturile sau schelile vor fi puse sub *supravegherea* capitanilor de port, cari vor *depinde direct de inspector* şi vor fi datori a urma instrucţiunile sale pentru tot ce va privi acţiunea lor pe calea fluvială.

Prin numirea de port, în sensul regulamentului de faţă, se înţelege toată partea rîului coprinsă între două linii drepte plecând perpendicular cu ţărmul, dela marginile din sus şi din jos ale ziselor porturi sau scheli, prelungindu-se până la talveg.

Dacă ţărmul opus aparţine aceluiaş stat, portul coprinde şi partea rîului situată dincolo de talveg, între cele două linii prelungite până la zisul ţărm, afară de cazul când ar existà pe acest ţărm în aceleaşi ape, un port sau schelă având un căpitan de port.

Bastimentele în curs de navigare şi care trec prin apele unui port fără a se opri, nu sunt supuse la juridicţiunea căpitanilor de port; *„inspectorul şi sub-inspectorii sunt singurii competenţi de a lucrá în privinţa acestor bastimente"*.

Art. 107.

Atribuţiunile speciale ale poliţiei judecătoreşti fluviale vor fi exercitate de sub-inspectori şi de căpitanii de port, fiecare în domeniul său de supraveghere.

Porturile sau schelile vor fi puse sub *juridicţiunea* căpitanilor de porturi, *cari vor depinde direct,* ca şi sub-inspectorii, *de Statul care îi va fi numit.* Ei vor urmà *cu toate acestea* instrucţiunile inspectorului în tot ce va privi acţiunea lor pe calea fluvială.

Prin numirea de port, în sensul regulamentului de faţă, se înţelege toată partea rîului coprinsă între două linii drepte, plecând perpendicular pe ţărmuri, dela marginile din sus şi din jos ale ziselor porturi sau scheli şi prelungindu-se până la talweg.

Dacă ţărmul opus aparţine aceluiaş stat, portul coprinde şi partea rîului situată dincolo de talweg, între cele două linii prelungite până la zisul ţărm, afară de cazul când ar exista pe acest ţărm, în aceleaşi ape, un port sau schelă având un căpitan de port.

Bastimentele în caz de navigare şi care trec prin apele unui port, *chiar* fără să se oprească în el *sunt supuse juridicţiunei căpitanilor de port.*

Art. 107.

Atribuţiele speciale ale poliţiei judecătoreşti fluviale vor fi executate de sub-inspectorii şi de căpitanii de porturi, fiecare în domeniul său.

Aceşti agenţi vor judeca în prima instanţă, contravenţiunile la regulamentul de faţă, şi vor aplica amenzele prevăzute în zisul regulament. Sentinţele lor se vor da

Şi apelurile vor fi duse înaintea „comisiunei fluviale mixte", care va judeca în cel din urmă resort.

în numele suveranului ţărei ce-i va fi numit".

Apelurile în contra acestor sentinţe vor fi duse, după alegerea părţei interesate, fie înaintea comisiunii de supraveghere, fie înaintea curţii de apel în resortul căreia e cuprinsă secţiunea al căreia sub-inspector a judecat în prima instanţă. Pe ţărmul stâng, cea d'intâi secţiune e coprinsă în juridicţiunea curţii din Bucureşti, şi a patra în juridicţiunea curţii din Focşanĭ sau a tribunalului din Galaţi.

Art. 108.

Comisiunea mixtă va avea reşedinţa la Giurgiu.

Art. 108.

Comisiunea de *supraveghere* va avea reşedinţa la Giurgiu.

ANEXA XVIII

Şedinţa Adunărei Deputaţilor

din 3 Decembrie 1881

Discursul d-lui G. Vernescu

D. preşedinte. Discuţiunea generală este deschisă deodată şi asupra contra-proiectului de răspuns la discursul Tronului.

D. Vernescu are cuvântul contra.

D. G Vernescu. D-lor deputaţi, am luat cuvântul în discuţiunea generală a adresei, nu ca să îmbrăţişez situaţiunea întreagă a ţării, nu ca să critic actele administrative ale guvernului, ci mi-am ales o parte numai din proiectul de adresă al comisiunii, şi voiu vorbi exclusiv numai de acea parte. Sunt alţi înscrişi cari au să se ocupe de celelalte părţi ale adresei. Eu voiu vorbi numai de o singură chestiune, o chestiune însemnată, care agită ţara în momentul acesta; *voiu vorbi de chestiunea Dunării.* Voi vorbi de această chestiune mai cu seamă fiindcă nu sunt mulţumit nici cu Mesajul Tronului, nici cu răspunsul la Mesajul Tronului. Voiu vorbi de această chestiune, D-lor, fiindcă atunci când am cerut dela guvern actele diplomatice, ca să putem vedea singuri şi prin noi inşine situaţiunea actuală, ni s'a refuzat; voiu vorbi de această

chestiune, pentru că din cauza ei, dacă nu mă înşel, s'au întrerupt relaţiunile personalo-verbale dintre guvernul austriac şi guvernul nostru; voiu vorbi de această chestiune, pentru că ceeace afirma comisarul nostru în comisiunea dunăreană se desminţea de unii din agenţii puterilor străine că nu ar fi politica guvernului român, că guvernul nostru ar vorbi altfel; pentru că în unele din memoriile prezentate de unii din cei mai acreditaţi agenţi ai ţării din străinătate, se zice că bănuiala este că opiniunea care s'a cam văzut în străinătate cu apărarea chestiunii în ţară, nu este decât o chestiune de formă, dar că în fond guvernul nostru ar fi de acord cu guvernul austriac.

Iată, D-lor, pentru ce m'am crezut dator să vorbesc de această chestiune şi să încep discuţiunea ei dela început.

D-lor, este vorba oare de libertatea navigaţiunii pe fluviu? aceasta este în discuţiune acum? nu, D-lor, aceasta este o chestiune rezolvită, şi nu după cum se zice, rezolvită de congresul dela Viena; alţii au avut onoarea de a rezolvi mai înainte această chestiune însemnată; republica franceză în 1792 a proclamat acest mare principiu. Este adevărat că în urmă tot în Franţa s'au pus restricţiuni la acest principiu, şi că la 1814, aliaţii făcând pacea în Franţa, s'a proclamat din nou principiul liberei navigaţiuni pe fluviile cari străbat mai multe ţări.

Iată acelaş principiu care se găseşte în pacea dela Paris dela 1814, din nou proclamat la 1815 de congresul dela Viena. Acest congres dela Viena a regulamentat acest principiu, l'a limitat, l'a dezvoltat; aceasta nu mai este partea care se cuvine exclusiv congresului dela Viena. Congresul dela Viena, nu a vorbit în general de toate râurile, nu a regulat libera navigaţiune pe toate râurile, ci numai pe două, pe Rin şi pe Pô. A venit în urmă tratatul dela Paris din 1856, dacă nu mă înşel, şi acest tratat a întins principiul liberei navigaţiuni şi pe bătrânul fluviu Dunărea.

D-lor, tratatul dela Paris a făcut oarecari restricţiuni mici, o anunţ dela început, drepturilor statelor riverane, dar în genere tratatul dela Paris a respectat dreptul statelor riverane. Restricţiunea pe care a făcut'o tratatul dela Paris dreptului statelor riverane este numai aceasta: că a instituit o comisiune europeană dela Isaccea până la mare, cu un scop anume determinat, s'a pus Dunărea în situaţiune de a puteà fi plutitoare în raport cu marea. Ştiţi prea bine că gurile Dunării în apropiere de mare erau astupate şi s'a dat Comisiunei Dunărene competinţa de a face această lucrare şi de a face şi regulamentul de navigaţiune pe întinderea aceasta, dela Isaccea până la mare. Iată singura atingere care se poate zice că tratatul dela Paris; a făcut drepturilor ţărilor riverane căci, în adevăr, D-lor, după principiile admise, Statele riverane ar fi fost excluse fără drept de a face ele acele dispoziţiuni şi regulamente şi a aplica şi regulamentele. S'a făcut însă, cum ziseiu o restricţiune. Nu menţionez, aceasta ca să fac critică tratatului de Paris. Tratatul de Paris a făcut mult bine ţării acesteia şi altor ţări mici, şi prin urmare eu nu mă voiu ridica astăzi în contra

acelui tratat, numai pentru aceea că, întrânsul se găseşte o restricţiune a drepturilor riveranilor dela Dunăre. Dar pentru că s'a afirmat necontenit că libera navigaţiune şi drepturile riveranilor s'au întărit mai mult, s'au garantat mai mult prin tratatul dela Berlin, am vorbit de tratatul dela Paris, pentru ca să fac o comparaţiune între tratatul dela Parìs şi tratatul dela Berlin. Ei bine, tratatul dela Berlin a adus multe restricţiuni dreptului Statelor riverane.

D-lor, cum a garantat mai mult libertatea navigaţiunii? A garantat'o stipulând ca toate cetăţile turceşti, începând dela Porţile-de-Fer, să fie dărămate, ca să nu-i vină nimănui în gând şi să nu aibă putinţa de a ataca în mod sigur, şi a împiedicà libera navigaţiune a Dunărei. Dar, cum ziceam, acest tratat a atacat tot deodată multe din drepturile ţărmurenilor. Aşa de exemplu, s'a văzut îndată în tratatul din Berlin că atribuţiunile comisiunei europene care începea dela Isaccea până la Galaţi, regim care după tratatul dela Paris era numai dela Isaccea până la mare, s'a întins prin tratatul dela Berlin dela mare până la Galaţi; acest regim care din natura lui este exceptional, a atacat drepturile Statelor riverane după Dunăre.

Dar s'a mărginit aci tratatul dela Berlin? Prin tratatul dela Paris se dădea drept riveranilor, lor singuri, în mod exclusiv, să facă regulamente de navigaţiune, de poliţie fluvială şi de supraveghere pe toată întinderea Dunărei până unde ea este plutitoare. Va să zică se respectà în mod pozitiv drepturile riveranilor de a face regulamente. Tratatul de Berlin a găsit de cuviinţă să mitigeze asemenea lucruri.

Tratatul dela Berlin declară, riveranii vor lua şi ei o parte pentru facerea regulamentelor, însă şi Comisiunea Dunăreană, reprezentanta tutulor puterilor europene, să facă regulamente dinpreună cu riveranii; şi numai unuia din riverani, numai României, să i se facă onoarea ca să figureze chiar deadreptul în comisiunea europeană, iar celelalte două State riverane, Serbia şi Bulgaria, acelea sunt admise numai ca azistente. Iată partea ce a făcut tratatul dela Berlin Statelor riverane în lucrarea regulamentelor. Dar gândiţi că şi aceasta este într'un mod absolut? şi că Statele riverane aveau dreptul să propue facerea regulamentelor după cum le cuvenea? Nu; fiindcă tractatul dela Berlin aduce încă o restricţiune acestui drept, zice că aceste regulamente să se facă în senzul regulamentelor existente dela Galaţi până la mare; şi încă nu numai atât, dar şi în senzul regulamentelor ce comisiunea Dunăreană ar mai face pe viitor pe acest parcurs al Dunărei.

Vedeţi dar cât de mitigate au fost prin tratatul de Berlin drepturile riveranilor în facerea reglementelor.

Dar tratatul dela Berlin s'a mărginit numai acì? Nu, d-lor. In tractatul dela Paris erà vorba numai ca comisiunea Dunăreană să aibă dreptul de a face reglemente dela mare până la Isaccea, iar toată cealaltă parte a Dunărei erà liberă; de oarece prin tratatul dela Berlin a întins acest drept dela mare până le Porţile-de-Fer,

iar partea cealaltă a Dunărei să poată aveà reglemente particulare.

Iată dar încă o restricţiune adusă riveranilor. Astfel, din tractatul de Berlin rezultă că numai pe un petic al Dunărei are să fie reglemente făcute de ceilalţi riverani.

Dar e ceva şi mai mult decât atâta. Prin tractatul dela Berlin, nu ni s'a acordat nouă, ca Stat riveran, dreptul de a face reglemente măcar pe întinderea totală a acestui râu pe pământul nostru, căci d-voastră ştiţi prea bine că România nu merge cu teritoriul ei numai dela Marea Neagră până la Porţile-de-fer, ci mai departe, căci teritoriul României se hotărniceşte aproape la Orşova; prin urmare, dela Marea Neagră până la Porţile-de-Fer vom aveà fericirea de a executà un fel de reglemente, iar dela Porţile-de-Fer până la Orşova, până la confinele ţării, vom aveà nefericirea de a executà alte reglemente, şi nu reglemente la facerea cărora am luat şi noi parte, ci vom executà nişte reglemente făcute de străini.

Dar oare tractatul dela Berlin s'a mărginit numai aci?

Nu, d-lor, căci precum ştiţi, la Porţile-de-Fer sunt oarecari obstacole pentru navigaţie şi pentru înlăturarea acelor obstacole, prin tractatul dela Berlin s'a decis a se face oarecari lucrări.

Dar, cel puţin, lăsatu'a ca aceste lucrări să se execute de Statele riverane?

Nu; cu aceste lucrări s'a însărcinat o putere vecină, într'un mod exclusiv.

Vedeţi dar şi o altă restricţiune adusă drepturilor Statelor riverane prin tractatul dela Berlin, de vreme ce aceste drepturi prin tractatul dela Paris, erau recunoscute Statelor riverane.

Acum, să vedem care este cauza care a provocat aceste restricţiuni?

Domnilor, trebue să mărturisim că cauza ne este cam personală, căci şi noi ca şi celelaltă ţări riverane, cari prin tractatul dela Paris se obligau că în doi ani aveau să facă reglemente şi să desfiinţeze toate obstacolele de navigaţiune, să vedem ce am făcut?

Tractatul s'a făcut la 1856 şi 1857 provinciile cele trei trebuiau să ia parte la conferinţa dela Viena cu toate celelalte ţări riverane Dunărene. Acolo s'a făcut un regulament de navigaţiune, dar l'am făcut aşà de bine cu toţii, încât, la 1858, o comisiune întrunită la Paris, pentru ca să examineze acea lucrare, a constatat că ţările riverane s'au purtat aşà de bine în lucrările lor, încât nu au garantat cu nimic libertatea navigaţiunei pentru celelalte naţiuni, ci au lăsat în favoarea numai a unei singure puteri toate avantagiile pe Dunăre în privinţa navigaţiunei, restrângând drepturile celorlalte puteri, cari, conform tratatului dela Paris, dobândiseră libertatea de navigaţiune pe tot fluviul.

Iată ceeace mă face pe mine să cred că a provocat restricţiunile cuprinse în tractatul dela Berlin.

Cu toate acestea, d-lor, nici tratatul dela Berlin nu s'a cam executat de puterea chiar care a fost însărcinată să desfiinţeze obstacolele de pe Dunăre, ca râul să devină navigabil, nu s'a făcut cea mai mică lucrare. Atât voi zice în această privinţă şi voiu trece înainte.

Iată, d-lor, situaţia noastră : avem tractatul dela Berlin de executat, şi fiindcă avem acel tractat de executat şi fiindcă nimeni nu a protestat în contra acelui tractat, trebue să ne supunem la dânsul, să-l executăm în tot ce zice el, însă numai în ce zice el.

Voiu cetì dar, ceeace zice tractatul dela Berlin în chestiunea Dunărei, şi dacă vom fi urmat aşà cum zice el, toţi vom fi binemeritat dela ţară : iar dacă vreunii din noi se vor găsì că au voit să deà peste ceeace a cerut tractatul dela Berlin, voiu zice că aceia n'au lucrat româneşte ; nu erau nici competinţi, nici în drept să lucreze în sensul acesta.

Iată, d-lor, ce zice tractatul dela Berlin : „Reglementele de navigaţiune, de poliţie fluvială şi de supraveghere dela Porţile-de-Fer până la Galaţi vor fi elaborate de comisiunea europeană cu asistenţa delegaţilor Statelor riverane, şi vor fi puse în armonie cu acelea cari au fost făcute sau care se vor hotărî pentru parcursul din jos de Galaţi". Atât şi nimic mai mult.

Am pierdut dreptul de a face noi singuri regulamentele de libera navigaţiune, de poliţie fluvială şi de supraveghere ; acest drept astă-zi ne aparţine nouă şi comisiunii Europeue.

Ei bine, ce vedem noi astăzi ? Vedem că guvernul nostru s'a ocupat în comisiunea Dunăreană de o altă chestiune ; cine să execute aceste regulamente? cine să supravegheze executarea acestor regulamente ? Şi am auzit în lume şi dela persoane oficiale că noi suntem chemaţi să astupăm un gol, o lacună care ar fi în tratatul dela Berlin. Eroare, eroare profundă ! Nu suntem chemaţi să astupăm nici un gol, nici o lacună ; numai când cineva nu şi-a dat socoteala de ce va să zică drepturile suverane ale Statelor riverane, poate să vorbească în sensul acesta. In adevăr, ce a făcut tratatul de la Berlin ? Am avut onoare să vă o spun într'un mod franc : ne-a răpit oarecari drepturi ale noastre ; noi am tăcut şi prin tăcerea noastră am sancţionat faptul.

Dar s'a oprit aci, nu le-a răpit pe toate. Ca Stat suveran avem dreptul să facem regulamente de poliţie de navigaţiune, şi mai avem dreptul de supraveghere. Tratatul de Berlin ne a luat dreptul dintâi, nu ne-a luat însă dreptul de a executa noi ca Stat riveran, aceste regulamente şi de a supraveghea aplicarea lor.

Suntem oare chemaţi noi astăzi să zicem că rău au făcut puterile că n'au mers mai departe ca să ne ia şi acest drept suveran ? Bine facem să zicem aşa? Nu mai zic dacă este patriotic, las patriotismul la o parte. Nu, D-lor, nu văd a fi nici bine, nici nemerit să zice aşa. Nu este nici un gol, repet încă odată, în tratatul dela Berlin, nu este nimic de adăugat. Tratatul ne-a luat un singur drept şi atât tot, dar ne-a lăsat pe celelalte.

Avem dreptul de a executa şi a supraveghea aplicarea regulamentelor în virtutea dreptului ginţilor, în virtutea suveranităţii Statelor riverane. Iată pe ce se întemeiază dreptul nostru, şi nu este lacună în tratat, de oarece nimeni nu nea luat acest drept.

Este o nenorocire că acel cineva care a cugetat să ne ia acest drept nu a mers mai departe. Să ni-l apărăm dar cu toate mijloa-

cele, să'l respectăm, dacă în adevăr suntem un popor liber ce'şi cunoaşte situaţiunea lui şi care aspiră la destinaţiuni mai înalte în viitor.

Cine lasă să i se calce un drept suveran cu atâta înlesnire şi nepăsare, nu numai că nu merită să aibă destinuri mari în viitor, dar dă ocasiune poate ca să se răsgândească acei cari au întemeiat această stare de lucrui şi să ne ia şi ceeace ne au asigurat în privinţa prerogativelor noastre pe Dunăre.

Aşà dar chestiunea este astfel; să vedem cum s'a procedat; să vedem, sunt acestea numai vorbe aruncate fără băgare de seamă, pentru că nu voi să atac personal pe nimeni, dar să vedem care a fost procedarea oamenilor noştri de Stat în această chestiune până acum. Astfel voi pune înaintea D-v. acte, căci nu'mi este permis să avansez nimic dela mine în această chestiune nici să bănuiesc...

D. preşedinte al consiliului. Din *Binele Public?*

D. G. Vernescu. Din jurnalul *Binele Public*, care reproduce pe *Românul*... nu vă formalizaţi, ascultaţi cum *Binele Public* reproduce pe *Românul*. Sunt atâţi acei dintre D-v. cari citesc *Românul* şi care îl au în mintea lor, îl ştiu pe din afară, în cât lesne vor putea rectifica ceeace va fi greşit condeiul *Binelui Public*, reproducând zisele *Românului*. Iată ce zice *Românul*:

„Cine ştie să facă concesiuni nemerite şi la timp merge foarte adesea cu paşi mai siguri spre împlinirea scopului său de cât aceia cărora le place a se făli cu o împotrivire îndârjită şi sgomotoasă".

Vedeţi, D-lor, e vorba de concesiuni: „cine ştie să facă concesiuni şi să le facă la timp, are să meargă înainte" ; şi vă atrag atenţiunea asupra acestui punct.

D. ministru de interne. Din concesiune în concesiune, are să dea tot.

D. G. Vernescu. Poate că logica lucrurilor este aşa. Eu nu zic însă cà are să dea tot; dar reclam în contra celor zise, căci: nefericiţi aceia cari s'au pus pe un asemenea pripor! Ei vor cădea în prăpastie; şi atât mai rău pentru ei şi pentru ţară. Acum însă să vedem ceeace s'a conces dejà.

Continuu citirea *Românului*:

„Putem dar recapitula precum urmează concesiunile făcute condiţional de guvernul romănesc, după cererile stăruitoare ale mai multor cabinetee...

D. preşedinte al consiliului. Ne vorbiţi din gazete?

C. Vernescu. Această gazetă, D-lor, care reprezintă partidul liberai de atâta timp, care reprezintă pe unul din miniştrii cei mai influenţi ai guvernului de azi, afirmă că acestea sunt concesiunile făcute de guvernul român; şi D. Brătianu zice: ne vorbiţi din gazete? Este aceasta o simplă citire din gazetă? când asemenea lucuri se scriu sub ochii D-v., într'o chestiune aşa de însemnată in care D-v. nu voiţi să daţi nici un comnicat, unde dela D-v. întâlnim tăcerea cea mai absolută, când în alte chestiuni de minimă importanţă sunteţi aşa de prodigi în comunicate?

Când se afirmă că aceştea sunt concesiunile făcute de guvern, ziceţi că acestea sunt fraze de gazetă, când D-v. nu aţi desminţit nici una din aceste declaraţiuni ? Eu nu credeam că mă veţi pune în situaţiune să discut şi asemenea lucruri.

Prin urmare, D-lor, permiteţi-mi să merg înainte şi să iau de adevărate cele zise de *Românul*, de oarece nimeni nu are dreptul, după 30 sau 40 ani de vieaţă a acestui ziar, să declare că în chestiunile cele mai vitale pentru ţară, acest ziar ar scrie lucruri falşe şi neîntemeiate. Iată o concesiune:

„Infiinţarea unei comisiuni mixte pentru supravegherea navigaţiunei şi a regulamentelor de poliţia fluvială între Galaţi şi Porţile de Fer."

Va să zică guvernul primeşte înfiinţarea comisiunei mixte. Dar când guvernul face aceasta, se conformă el cu dreptul ginţilor, cu dreptul suveran al Statelor riverane, de a face ele aplicarea regulamentelor şi supravegherea acestor regulamente ? Neapărat că nu ; şi vă voi dovedi imediat pentru ce.

D-lor, dacă între riverani s'ar fi putut face de bună voie convenţiuni deasemenea natură, ca regulamentele să le aplice şi să le supravegheze uuele pe pământul altora şi vice-versa ; dacă aceasta s'ar fi putut, primirea comisiunei mixte, în situaţiunea în care ne găsim noi, este o adevărată violare a principiului suveranităţei popoarelor riverane.

In adevăr, D-lor, imediat după caeastă concesiune, găsim pe adoua : „Admiterea Austro-Ungariei în comisiunea mixtă :"

Apoi bine, D-lor, când Statele riverane au dreptul exclusiv ca să-şi aplice regulamentele şi să supravegheze această aplicare, admiterea unei comisiuni unde intră un Stat neriveran pentru aplicarea acestor regulamente şi supravegherea lor nu este o călcare a drepturilor noastre suverane ?

Incă odată, D-lor, cine a permis, cine a dat guvernului nostru autorisaţiunea să între în asemenea tratative ?

D-lor, eu merg mai departe. Eu cred că nici comisiunea Dunăreană nu avea acest drept, nu eră instituită pentru această competinţă. Când se ia un drept de asemenea natură, aţi văzut cum se ia: printr'un tratat, printr'un congres. Dar într'un mod indirect tratându-se o chestiune de facere de regulamente, să alunecăm şi să o cedăm alte drepturi ale Statelor riverane ; O ! aceasta nu este cu putinţă să se facă, nu este cu putinţă să se susţină că se poate face cu competenţă. — Guvernul avea un singur lucru de făcut; să asiste la elaborarea regulamentelor de navigaţiune ; atât şi nimic mai mult. — Dreptul de supraveghere al regulamentelor în puterea dreptului ginţilor, îl avem noi, şi dacă vor străinii să'l ia şi pe acesta să nu'l dăm noi, să nu înlesnim noi luarea lui ; dacă vor străinii să ni'l ia, să-i forţăm a se strânge în congres, iar nu să intrăm noi cu dânşii pe calea tratativelor şi să tratăm o chestiune pe care nu suntem competenţi a o trata. Acest drept să ni'l respectăm, pentru că este dreptul nostru ; are să ne vatăme mai mult pe noi decât are să vatăme pe alţii, dacă nu

s'ar respecta dreptul ginților; pentru noi ar fi o vătămare a suveranității noastre, pentru străini ar fi numai o greșeală în privința principiilor.

Guvernul a mers și mai departe, a făcut și alte concesiuni, după cum se vede în gazeta *Românul*; primește ca Austria să presideze comisiunea mixtă, dar să nu aibă vot preponderent; și știți care este cuvântul pentru care se zice că aceste lucruri nu sunt primejdioase? Să vi l spun eu, și să vedeți cât s'au rătăcit acei cari erau necompetinți de a trata această chestiune, mai cu seamă când e vorba de a renunța la un drept suveran al țărei. Au zis: nu primim ca Austria să aibă vot preponderent și să figureze în comisiune în calitatea sa proprie, o primim dacă ar fi o delegațiune, o comisiune Dunăreană. Stiți ce înseamnează această? Nu primim ca Austria să ne calce ea singură dreptul nostru suveran, dar primîm ca toate puterile să ne calce acest drept și să facă ele supravegherea aplicărei regulamentelor. Ce am câștigat? Am depărtat pe unul și primim pe toți ca să ne calce dreptul nostru suveran, adică să fie constatat în fața tuturor că noi am perdut acest drept de a supraveghea aplicarea regulamentelor. Această concesiune s'a făcut de guvernul nostru.

D-lor, eu de și cred jurnalul *Românul*, de și văd că guvernul nu și-a îndeplinit datoria, nefăcând desmințiri, dar dacă guvernul ne va spune astăzi că acestea sunt fantasmagorii, că nici decum guvernul n'a făcut concesiuni. și inima și mintea mea îmi va zice că guvernul n'a intrat pe această cale; atunci aș vota și eu adresa comisiunei. Dar această declarațiune nu'mi mai trebue, ea nu se poate face deoarece am o declarațiune contrarie, făcută în mod solemn, în mod oficial. Credeți D-v, că eu mai ridicam glasul dacă era vorba numai de această declarațiune din *Românul?* Dar îl ridic fiindcă această declarațiune se găsește într'un act autentic și oficîal, în Mesagiul Regal, și țiu să probez aceasta.

Iată D-lor ce se zice în Mesagiul Regal:

„Primim regulamentele cele mai severe pentru a garanta libertatea tuturor pavilioanelor". Dacă mă opresc aci, nu este ca să dovedesc ceeace am spus, ci ca să vedeți cum s'a scris acest Mesagiu; căci fraza aceasta nu însemnează nimic; ori cât ați zis aceasta, ori că nu o ziceați de loc, e tot același lucru; fiindcă ceeace spuneți în aceste cuvinte nu este un lucru care stă în mâna D-v., este prevăzut de tratatul dela Berlin, și nu este aci vorba de severitate; în privința navigațiunei, trebue să se facă ast-fel ca drepturile tuturor pavilioanelor să fie asigurate, să nu se facă favoare nimănui. Aceasta dar este o frază banală, care s'a pus în Mesagiu numai pentru ca să fie aplaudată în Cameră. astfel nu are nici un sens.

Iată ce se mai zice în Mesagiu:

„Primim o supraveghere cât de ageră în ceeace privește aplicarea lor". Va să zică D-v. primiți ca să fie privegheată aplicarea regulamentelor de către străini. Bine ați făcut oare că promiteți să primiți aceasta? Eu zic dela început că nu, și zic că

aceasta seamână ca două picături de apă cu ceeace este în jurnalul *Românul*, unde se vorbeşte despre concesiuni, cari concesiuni zice jurnalul *Românul* că s'au făcut înfiinţânduse o comisiune mixtă pentru supraveghrea regulamentelor de navigaţiune, între Galaţi şi Porţile-de-fer. Va să zică, comisiunea mixtă în privinţa căreia aţi făcut concesiune, primiţi D-v. ca această comisiune să supravegheze aplicarea regulamentelor. Ce este aceasta decât tot concesiuuea care se vede că a făcut-o guvernul şi care ni se anunţa în luna Iulie? Tot aceea este şi în acest Mesagiu citit nouă; dar aci este pe scurt; n'a spus că supraveghrea are să se facă de comisiunea mixtă, însă a primit'o şi suntem în drept a zice că a primit'o în condiţiunile acestea, cu comisiunea mixtă. sau cu o comisiune delegată de comisiunea Dunăreană. Or, chestiunea este aci: să vedem dacă dreptul acesta de supraveghere este un drept suveran, această concesiune este vinovată şi nu o poate suferi ţara. Dacă nu este drept suveran, totuşi rămâne să vedem dacă guvernul are drept să facă concesiuni deasemenea natură?

Guvernul zice singur în Mesagiul său că aplicarea regulamentelor se păstrează în apele noastre şi pe pământul nostru. Apoi, nu este curios lucru aceasta, ca să nu zic alt cuvânt? Pe când guvernul afirmă că executarea regulamentelor îi aparţine lui în apele şi pe pământul ţărei noastre, să zică: această executare făcută în apele mele să fie supravegheate de străini! Ei bine, s'a mai auzit aceasta? Cum! Să primim o autoritate constituită în apele noastre şi pe pământul nostru, care să supravegheze aplicarea regulamentelor este a noastră şi privigherea a altora!

Nu vedeţi, D-lor că aceste două lucruri sunt legate intim una de alta? Noi nu primim nici căprar nici dorobanţ străin pe pământul nostru. Nu vedeţi că, atunci autoritatea, suveranitatea ţărei este călcată in picioare? Cum? Pentru toate convenţiunile pe cari le-am făcut cu străinii şi pentru drepturile cari sunt cedate străinilor şi pe cari le executăm pe pământul nostru, să primim o autoritate străină constituită care să supravegheze acest lucru? Si aceasta nu va să zică o concesiune vinovată, făcută de guvern?

D. Preşedinte al consiliului. Să'i tăiaţi capul.

D. G. Vernescu. Nu foloseşte la nimic tăierea capului D-lui Brătianu; şi în asemenea caz m'aş mulţumi ca actele Domnului Brătianu, prin cale legală, să fie anulate cu desăvârşire; căci capul D-lui Brătianu nu are atâta preţ cât are un drept suveran al acestei ţări.

D. ministru de externe. Tot cam aceleaşi desvoltări s'au făcut şi la Senat.

D. G. Vernescu. Eu 'mi fac datoria şi dacă se mai găsesc şi alţii mulţi cari au desvoltat teza aceasta. cu atât mai bine: trebue ca să se susţie drepturile suverane ale ţărei de toţi într'un fel, trebue ca ţara intreagă să cugete tot într'un fel: cu devotament, eu sinceritate şi cu sacrifice. Nu face nimic aceasta, dacă îmi spuneţi că s'au găsit şi alţii eari să zică acelaş lucru.

D. E. Stătescu ministru de externe. In privinţa aceasta sunteţi de acord cu D. Gr. Sturza.

D. G. Vernescu. D. ministru zice că sunt de acord cu cutare sau cutare persoană. Ei, D-le ministru, îmi face onoare să fiu de acord şi cu beizade Gr. Sturza şi cu ori cine altul în această chestiune ; îmi face mare onoare aceasta şi mi-ar face dezonoare să fiu de acord cu aceia cari lucrează pentru compromiterea acestui drept suveran, oricine ar fi aceia (aplauze).

Aşa dar, D-lor, eu nu pot să votez această adresă, pentru că ea nu zice nimic, pentru că cei cari au declarat prin adresa lor că guvernul n'a luat nici o hotărâre, sunt tot aşa de lipsiţi de elementele necesare pentru a vedea prin ei înşuşi în această chestiune, cum sunt şi eu ; li s'a refuzat comunicare a actelor diplomatice ; eĭ au lucrat pe credinţă, pe vorbele guvernului ; lumină n'au dobândit mai mult ca înainte. Credeţi, nu cercetaţi ; nu vedeţi cu ochii voştrii, pentru că eu suut quintesenţa voastră şi vă afirm că aşa este şi nu pot. pentru convenință să vă dau actele diplomatice, căci chestiunea nu este încă terminată, este încă pendintă,

Ei bine, D-lor, aceasta nu este o chestiune pendintă, nu este nici măcar o chestiune, nu este nici începută, nici terminată. Cum este începută? Cum este pendintă? Cine a pus în joc drepturile suverane ale ţărei? Şi dacă ar fi în intenţiunea nu ştiu cui, ca să calce aceste drepturi ale ţărei, şi dacă cine-va ar ridica o asemenea pretenţiune, pentru ce Dv. să nu spuneţi ţărei pretenţiunea care există şi să cereţi ajutorul ţărei ca să vă împotriviţi la aceste pretenţiuni nedrepte?

D-lor, repet că nu voiu vota această adresă pentru că ea este venită—aşi putea zice—tot de la guvern. Guvernul a afirmat că n'a luat nici o hotărâre şi majoritatea comisiunei, pe cuvântul acesta, afirmă şi ea că nu s'a luat nici o hotărâre. Mie nu'mi trebue numai vorbe, ci trebue să văd ochii mei.

Insă, D-lor, aci nu este vorba numai de hotărâre luată.... Dar dacă s'au luat oare-care angajamente?.... Dar dacă s'au făcut oare-cari promisiuni?.... Ce? Aceasta este indiferent? Dv. aţi auzit ceeace se zice : promisiuni s'au putut face, dar noi suntem tot ca întâiu. Nu mai sunteţi ca întâiu, sunteţi veştejiţi. Dacă aţi făcut promisiuni de acelea cari angajiază drepturi suverane ale ţărei, mi se pare că atunci veţi începe din nou discuţiunea cu acei cari nu s'au mulţumit pe concesiunile făcute, ei vor încerca să meargă mai departe, fiind-că concesiunile dejà făcute sunt lucruri câştigate pentru ei.

Dacă D-voastră veţi crede că concesiunile ce aţi făcut sunt lucruri regulate, sunt potrivite cu drepturile ţărei, numai atunci aşi înţelege curagiul Dv., de a afirma faptele fără a comunica actele pe cari le aveţi în această chestiune.

D-lor, din Mesagiul acesta mai respiră un lucru, mai ese şi ideia cealaltă de care vorbeam adineori că, dacă ar fi vorba să se compue o comisiune, în care să intre un delegat al tutulor puterilor pentru aplicarea şi supravegherea regulamentului pe pământul şi în apele noastre, guvernul nostru ar fi dispus să primească aceasta, şi aceasta o afirmă şi prin alt pasagiu Mesagiul Regal ;

iată acel pasagiu: «Nu voim a aduce nici o vătămare altora; însă voim, siliţi suntem a voi, libertatea absolută a Dunărei, cel puţin în apele noastre, şi suntem gata a face, în present şi în viitor, toate sacrificile pentru a asigura în toate privinţele înlesnirea deplină a navigaţiunei».

Apoi, la altă parte mai sus adaogă:

«Tot această credinţă ne impune astăzi datoria de a nu consimţi la combinaţiuni cari ar avea de efect ca navigaţiunea de la Porţile de Fer la Galaţi să rămână sub acţiunea preponderentă a a unei singure puteri.»

Tot acea idee: dacă este vorba de o singură putere, ne refusăm la aceasta, dar dacă este vorba de o delegaţiune a comisiunei Dunărene, am fi dispuşi să primim aceasta. Incă odată dar repet că, ceea ce este în Mesagiul Domnesc este şi în *Românul*, în privinţa concesiunilor ce zice că s'au făcut străinilor relativ la regulamentul de navigaţiune.

Iată, D-lor, ce avem să zic. Aşi dori ca tot ce am zis în această chestiune să fie desminţit de către guvern şi guvernul să ne spue intr'un mod lămurit că nu primeşte să se înstrăineze nici aplicarea regulamentului pe apele după pământul nostru, nici supravegherea executărei lui. Când guvernul mi-ar face această declaraţiune, eu repet că aş vota adresa majorităţei; iar altfel nu.

D-lor, să nu vă amăgiţi, citiţi ante-proiectul care făcea comisiunea mixtă şi veţi găsi articolele 3, 7 şi 9, cari constitue autorităţi străine pe pământul nostru cari să execute şi să supravegheze acel regulament; şi nu este vorba de o supraveghere cum se vorbeşte în genere, o supraveghere de departe, căci astfel de supraveghere toţi o primim, toate puterile au dreptul să vegheze de departe şi să vază dacă noi aplicăm cu fidelitate acel regulament, toate puterile au reprezentanţii lor aci la noi, pot priveghea, şi în sensul acesta primim cu toţii supravegherea. Dar în acel anteproiect nu este vorba aceasta, ci de o executare şi supraveghere directă.

Ei bine, noi nu primim ca impiegaţii străini să privegheze şi să execute pe pământul nostru acest regulament, aceasta nu o primim noi, şi aceasta nu poate, nu are dreptul s'o primească nici guvernul nici ţara întreagă (aplauze).

ANEXA XVIII

Şedinţa Adunărei Deputaţilor

din 3 Decembrie 1881

Discursul Domnului P. P. Carp

Dacă am luat cuvântul să vorbesc şi de chestiunea Dunărei, aceasta a fost nu fără oarecare sfială, şi nu aş fi făcut-o dacă nu eram silit.

Ne-am cam deprins, naţiune tânără cum suntem, a trată mai

toate chestiunile mici în mijlocul emoţiunei populare; am uitat că sunt oarecari chestiuni cari cer o linişte mai absolută, cari reclamă imperios să lăsăm de o parte pasiunile care se pun înainte totdeauna prin emoţiunile populare, şi să căutăm cu cumpănire, cari sunt acele mijloace ce trebuie să întrebuinţeze ţara faţă cu străinii. Această emoţiune populară în care ne aflăm, o repet, m'a silit deşi cu sfială, să iau cuvântul pentrucă şi din dreapta şi din stânga, cum ştiţi prea bine, a început a sbură suspectări de intenţiuni; pe faţă nu s'a zis, dar o simte fiecare instinctiv, şi pentru ca să nu las să se zică că mă menajez ca să mă facă posibil, în caz când străinul ar aduce vre-o modificare în guvern. Aceste sentimente m'au îndemnat să iau cuvântul în chestiunea Dunărei.

După tratatul dela Berlin s'a încredinţat Comisiunei dunărene aplicarea articolelor cari reclamau concordanţa regulamentelor pe tot parcursul Dunărei, de la Porţile-de-Fier până la gurile ei. Se numeşte o sub-comisiune, aceasta face ante-proiectul, şi toată lumea şi guvernul şi majoritatea şi opoziţiunea aştepta deslegarea acestei chestiuni dela o desbatere serioasă dar discretă, căci în materie de politică exterioară nu înţeleg ca discuţiunea să fie pasionată şi publică; în asemenea materie ori avem încredere în guvern, ori nu avem; dacă avem încredere, îi dăm carte blanche, dacă nu avem incredere, atunci votăm pe faţă contra lui. A impune însă guvernului o soluţiune, atunci când nu avem cunoştinţa necesară a faptelor pe baza cărora ne pronunţăm, este a juca un joc periculos, şi în loc de a face un serviciu guvernului, îl compromitem.

Numai aşa îmi explic, pentru ce s'a dat în mesagiu, hotărârei de a apăra drepturile noastre, o formă atât de nervoasă, în cât a deşteptat, cu nedreptul, o ştiu, dar a deşteptat susceptibilitatea unui puternic vecin.

Ei bine, D-lor, eu cred că aceasta este un joc periculos, pentru că odată emoţiunea populară provocată, numai o mână mai puternică de cât a noastră poate să o stăpânească.

Fie-care mişcare pasionată a maselor nu poate găsi o satisfacere de cât, sau în succesul diplomatic, sau în războiu în caz de nesucces.

Ei bine, pe tărâmul diplomatic, veţi isbuti, o ziceţi problematic, a crede însă, că am puteà, când toată Europa cere pacea, să provocăm războiul, este o idee atât de măreaţă în cât slaba mea vedere nu poate să o urmeze în zborul ei aventuros. Cum staţi atunci când vă veţi prezenta înaintea ţării, nu vă va spune ţara aceasta şi cu drept cuvânt:

«M'am aruncat în braţele voastre, in curs de 6 ani v'am dat mărire şi avuţii şi ca răsplată a deşteptat în mine speranţe ilusorie şi m'aţi îndemnat la o acţiune condamnată de mai înainte de neputinţă».

Să înlăturăm deci emoţiunea populară şi voi înlătura şi cuvintele D-lui Vernescu care zicea odinioară: cine nu gândeşte ca mine acela nu cugetă româneşte. aceasta o atribui eu înrâurirei emoţiu-

nei populare și zic că nu cutare sau cutare aprețuire este românească, ci a spune adevărul cum îl înțelegem pe față și fără teamă, aceasta este românește.

D. G. Vernescu. Bine-voiți a ne spune ceeace nu credeți D-v? (Ilaritate).

D. P. Carp. Imi pare rău că eu cel mai tânăr sunt obligat să invit pe cel mai în vârstă, la o leacă de răbdare. (Ilaritate).

Las dar emoțiunea populară la o parte și voi spune ceiace cred eu că ar fi trebuit făcut în această chestiune, și aceasta voi face-o fără a mă preocupa de sunt sau nu popular Sunt dator a fi franc și leal nimic mai mult, nimic mai puțin.

D-lor, când s'a prezentat ante-proectul năștea întrebarea pentru guvern: ce era de făcut? Și asemenea întrebări nu trebue să le punem totdeauna în mod izolat, ci trebue să căutăm dacă cestiunile de astăzi nu stau în conexitate cu o sumă de cestiuni cari în întregul lor constitue o mare acțiune politică.

Poate veți găsi că este nemodest din partea mea a trata aceste cestiuni europene; nu uitați însă că prin posițiunea noastră geografică, suntem centrul unei mari mișcări care ține deja de mii de ani și cari fără voia noastră ne târăște într'o acțiune ce nu stă în raport cu mărimea țării noastre. Vorbesc de marea luptă între occident și orient. Și când ne gândim că acest antagonism a ridicat deja atâtea vârtejuri ce ne-au luat într'atâtea rânduri pe dinainte și amenință încă de a ne învălui in fiecare moment cum voiți să nu tratăm cestiunile sub punctul de vedere european și să nu căutăm cum să ne ferim de un angrenagiu ce ne poate sdrobi. Ar fi deci periculos a ne mărgini în studiul momentan a unei cestiuni izolate șl a nu le privi și în raportul în care stau cu marile mișcări istorice.

Ei bine, în această ordine de idei eu cred că trebue să ne dăm seama, că astăzi lupta măreață între occident și orient, se personifica în rivalitatea dintre Austria și Rusia. Eu cred că această rivalitate poate să conducă la o complicațiune puternică, și eu cred că trebue să ne gândim la timp, ce este de făcut.

Inainte de toate cată să ne convingem că nu este bine să ne dăm aerul măcar cum că am putea fi un instrument în mânile Austriei în contra Rusiei, sau un instrument în mânile Rusiei, în contra Austriei (aplause). Aceasta este punctul de vedere, mai înalt observatorul dacă voiți, pe cari trebue să ne suim ca văzând mai departe să putem cunoaște la vreme pericolele ce ne amenință.

Pornind dela această premisă și a priori, fără a mă întreba dacă se jicnesc drepturile noastre pe Dunăre, dacă regulamentele sunt vexatorii sau nu, dacă se atinge suveranitatea sau nu, eu sunt în contra comisiunii mixte căci ea exclude pe Rusia (aplause), precum a-și fi în contra oricărei comisiuni cari m'ar pune singur in față cu Rusia, și ar exclude pe Austria. De aceea, din capul locului, guvernul trebue să zică: nici nu discut pe tărâmul comisiunii mixte. Aceasta putea să o facă cu atât mai mult cu cât chiar dacă prima comisiunea mixtă, tot nu ajungea la vreun rezultat.

Comisiunea mixtă dă o soluţiune cestiunei de la Porţile-de-Fer până la Galaţi, dela Galaţi la gurile Dunării. S'a amânat soluţiunea până la 1883, când Europa trebue să se pronunţe ce este de făcut cu comisiunea europeană; să admitem că Puterile europene nu ajung a se înţelege, oare Rusia n'ar fi în drept să zică comisiunii mixte: mai exclus pe mine riveran; am tăcut pecât exista comisiunea europeană; dar astăzi la 1883, când a încetat comisiunea europeană eu nu mai tac şi sparg formaţiunea din care m'aţi putut exclude numai pentru un timp limitat.

De aceea, eu cred că aceia cari pe nedrept sau pe drept au crezut că pot trata asupra ideei unei comisiuni mixte astfel cum a fost întocmită nu şi-a dat seamă de marea idee care sta în dosul Dunării, nu şi-a dat seamă de marele interes care covârşeşte cu mult toate interesele noastre speciale şi au crezut că prin tratări provizorii, cu o putere sau cu alta, să ajungă la rezultate cari cum vedeţi nu puteau fi decât trecătoare. Eu nu aş dori să se dea o soluţiune trecătoare cestiunii Dunării, ci o soluţiune permanentă. Prima întrebare era deci: tratatul dela Berlin dă el o soluţiune definitivă cestiunii Dunării? cutez a zice că nu. Tratatul de Berlin nu da absolut nici o soluţiune Dunării. Ce zice el? Zice că se va întocmi un regulament în conformitate cu cele existente până astăzi. Comisiunea Dunăreană execută însă ea regulamentele? Dacă merge după urma analogiei trecutului am trebui să credem că da. Tratatul de Berlin e astfel redactat încât el singur amână răspunsul până la 1883. Tractatul de Berlin regulează chestiunea Dunărei dela Porţile-de-Fer până la Galaţi; dela Galaţi însă până la gurile Dunărei, care au importanţa cea mare, căci ele sunt poarta cea mare prin care mijloceşte comerţul între Occident şi Orient, şi pentru dânsele nu numai că s'a vărsat şiroae de sânge cum a zis d. Lahovari, dar se vor vărsa şi de acum înainte şiroae de sânge, pentru aceste guri, puterile declară că se vor înţelege la 83. Dar dacă nici atunci nu se înţeleg puterile? Cum rămânem noi? Cum să aplicăm tractatul dela Berlin?

Care este soluţiunea cestiunei Dunării? Absolut nici una. Eu, D-lor, aş fi fost de părere ca guvernul înainte de a se pune pe tărâmul tratativelor isolate, să se adreseze Europei întregi şi s'o întrebe oficial ce are de gând să se facă la 83, căci numai dela deslegarea cestiunei va atârna şi hotărârea noastră (aprobări parţiale), că numai dela răspunsul ce se va da acestei întrebări atârna hotărârile noastre ulterioare, cutez a o afirma şi cred că şi o pot dovedi.

Mesajul admite orice regulament cu condiţiunea ca să ne revină aplicarea, Eu însă nu mă pot hotărâ astăzi asupra acestui punct şi să vă spun pentru ce.

Pe când ţara aceasta era mai slabă şi mai puţin înconjurată de glorie decât astăzi ea se afla sub scutul marii idei a integrităţii imperiului Otoman, acest principiu a fost globul de sticlă care apăra fragета plantă ce se numeşte România în contra vânturilor dela Nord şi care ne-a permis a creşte şi a ne întări. Când insă

ultimul războiu a zdrobit acest scut, ne-am proclamat, este drept, neatârnaţi, dar in mintea tuturor cari gândeau, în instinctul tuturor cari simt s'a născut sentimentul unei nesiguranţe mai mare şi cu toţii am cerut pe lângă recunoaşterea neatârnării şi a declarării de neutralitate.

Am tratat despre aceasta dar n'am putut obţine nimic. N'am obţinut in mod direct, dar în mod indirect cred că lucrul nu este cu neputinţă.

Dacă punem Dunărea sub scutul unui Areopag european, realisam dorinţa ţării de neutralitate.

Faţă cu această idee, n'am fi oare în drept să zicem astăzi ţării:

Să jertfim unele din drepturile noastre suverane ca să obţinem protecţiunea Europei întregi şi să nu ne aflăm izolaţi faţă cu doi vecini puternici şi poate cu desbrăcarea deoparte de suveranitatea noastră vom fi mai tari, decât menţinându-ne în mod absolut pe tărâmul unei mândrii vătămătoare.

Aci mă despart de D. Vernescu. Dacă putem obţine continuarea comisiunii europene până la 83 şi întinderea competinţei sale până la Porţile-de-Fer eu unul a'şi consimţi cu bucurie să încredinţez Europei, chiar aplicarea regulamentelor (dezaprobări) căci în schimbul sacrificării unei mici părţi a suveranităţii noastre, ne-am pune sub scutul unei declaraţiuni de neutralitate (dezaprobări). Vedeţi, deci, că nu pot admite fără rezervă pasajul adresei, privitor la Dunăre. Aceasta însă este o ţintă poate ideală; nu ştiu dacă comisiunea europeană va mai continua dela 83; dar era de datoria guvernului, şi timpul nu e perdut încă, să pună Europei această întrebare: ce se face cu Comisiunea Europeană la 83.

Dar să mă pun şi în ipotesa că nu putem obţine pe Dunăre o neutralitate şi că se admite o comisiune astfel compusă. Ei bine, eu la comisiunea aceasta, vă declar, n'aşi putea primi nici o comisiune în care m'aş afla izolat faţă cu Austria sau cu Rusia, nu a-şi primi nici o comisiune în care aceste două puteri s'ar afla singure faţă cu noi, căci discuţiunile dintre dânsele poate să vină timpul ca eu să fiu silit a le plăti. Pe lângă aceste două puteri cari ar avea deopotrivă drepturi, ar trebui să căutăm o a treia căruia sunt gata să-i dau şi preşedinţia; faţă însă cu o astfel de comisiune nu voiu face concesiunea ce a-şi face-o comisiunei europene şi a-şi revendica sus şi tare dreptul de a aplica regulamentul pe teritoriul meu. Comisiunea aceasta ar fi pentru noi ca o instanţă superioară de apel pentru casurile în cari regulamentele s'ar înfrânge de regimul din Statele riverane.

Cred D-lor, că am ţinut ceeace v'am promis la început, v'am spus adevărul aşa cum il văd fără şovăire şi fără dres. Inţelegeţi acum pentruce în contra proectului de adresă, ne-am mărginit a declara Majestăţii sale că vom răspunde ca un singur om când va crede de cuviinţă să facă apel la devotamentul nostru. Vă rog să-l votaţi, şi sfârşesc cum am început: în politică internaţională este periculoasă emoţiunea populară (aplause).

ANEXA XVIII

Ședința Adunărei Deputaților

din 4 Decembrie 1881

Discursul d-lui Al. Lahovari

D-lor, toate chestiunile cari se tratează în prima adresă care o face Camera României Regelui României, toate faptele, toate legile de cari avem să tratăm, sunt supuse toate unei preocupațiuni politice mai actuală, mai înaltă, unei neliniște patriotice, care nu ne lasă spiritul destul de liber pentru a ne gândi poate cum trebue la alte proiecte, la alte măsuri.

Toate dar vin în urma unei chestiuni atât de capitală, atât de importantă în cât chiar Mesagiul Tronului ne spune de la început, că în zadar ne-am ocupa de îmbunătățiri interioare, de industrie, de agricultură, dacă interesele noastre pot fi jertfite în chestiunea Dunărei și dacă scurgerea acestor fructe ale muncei noastre nu este asigurată deodată cu libertatea marei noastre artere fluviale.

Și respunsul Camerei, ca un echo fidel al regalelor îngrijiri, răspunde la preocuparea Tronului punînd în fruntea adresei tot această însemnată chestiune. Și în adevăr, în această afacere vedem pe de oparte drepturile României, consființite prin tratate și interesele sale economice cele mai scumpe, amenințate prin cererile unei mari puteri vecine, care și dânsa trebue s'o constatăm are să'și apere aci drepturi ce crede că le are, și interese pe cari le are desigur. Nu poate fi îndoială dar că în aceste chestiuni trebue toți, guvernul și opozițiune, să vorbim cu cea mai mare cumpătate și luare aminte. Revendicările pot să fie energice, expresiunea lor caută să fie moderată. In discuțiunile între noi adesea ori (nu este bine să o facem, dar totusi o facem,) pasiunile și violențele își iau avântul. Nu este cuviincios și prudent să urmăm tot așa când este vorba de un Stat străin și un Imperiu vecin puternic ca Austria. Nu este mai puțin adevărat că guveruul era dator să aibă în Mesagiul său o moderațiune de expresiuni, care nu excludea de loc tăria împotrivirei pe baza drepturilor și intereselor țărei. Și aci, D-lor, se cuvine să vă mai pun înainte un principiu, care tot așa de puțin poate fi contestat. Atitudinea guvernului și a opozițiunei mai cu seamă în chestiunile internaționale nu poate fi identică: ea este asemănată dar este și deosebită. Care este rolul nostru al opozițiunei? De a constata ceea ce credem că sunt drepturile țărei, și de a cere cu stăruință guvernului ca aceste drepturi să fie sprijinite conform tratatelor încheiate de Europa întreagă. Aceasta este datoria noastră și nici una alta, Guvernul are întâiu aceiași datorie; dar mai are și una a doua. Este de a trece de la teorie la practică, de a sprijini drepturile pe cari le constatăm, și interesele pe cari le revendicăm, căci el singur are cunoștința situațiunei politice generale, el își știe și amicii și adversarii, el poate cumpăni cerințele cu puterile și trebuințele cu mijloacele. El singur are în

mână acele arme diplomatice, cari le găseşte în informaţiunile de tot felul ale agenţilor săi, şi cari nu stau la îndemâna noastră, căci ele se ţin ascunse în dosarele ministerului. Numai el este pus în poziţiune să lucreze efectiv pentru binele ţărei, şi cât se poate mai corect. Dar a veni acum şi a cere ca opoziţiunea să'i dea soluţiunea în asemenea chestiune, este o cerere şi nepractică şi nedreaptă. S'a zis că opoziţiunea este vinovată în asemenea chestiuni, căci prin prea multă ardoare a împins guvernul la imprudenţe, ast-fel că dânsul nu a putut să obţină soluţiuni mai bune în afacerile ţărei. Aceasta este a interverti rolurile, căci, încă odată, nu se poate cere de la opoziţiune ca dânsa să vă dea soluţiuni definitive practice şi imediat aplicabile. Noi avem datoria de a stabili care este dreptul ţărei după tratate, care este peste acest drept şi folosul naţiunei, şi guvernul trebue să apere acest drept, să scape acel interes, ajungând la soluţiuni cât se poate satisfăcătoare.

Mai înainte de toate trebue să se ceară de la dânsul buna-credinţă.

Dar nu este destul ca guvernul să fi fost de bună credinţă, cum nici nu mă îndoesc, căci în urmă mai avem să'i cerem cont şi de dibăcia sa şi chiar de succesul său; având gloria şi puterea, trebue să aibă şi răspunderea. Un guvern trebue să fie nu numai de bună credinţă, dar şi abil şi voiu zice şi fericit. Nu credeţi că aceasta este o teorie îndrăzneaţă; abilitatea este o necesitate, este o datorie pentru aceia cari iau sarcina strivitoare de a conduce spre bine destinatele unei naţiuni. S'a zis că chiar fericirea se poate cere de la aceşti conducători ai naţiunilor, fie în pace, fie în război. Nu s'au văzut generali glorioşi cu tot curagiul şi unii cu toată ştiinţa lor depărtaţi din capul armatelor fiindcă au fost învinşi va să zică adeseori nefericiţi! Ei bine, D-lor miniştrii, în toate chestiunile internaţionale aţi fost nefericiţi pentru nefericirea acestei ţări!

Nu mă îndoesc ca guvernul a fost de bună credinţă; să vedem însă dacă a fost dibaciu sau dacă a fost fericit în chestiunea Dunărei.

Ei, D-lor, precum nu putem cere de la un copac decât roadele sale fireşti, de la politica D-lui Brătianu nu-i putem cere decât ceeace ne-a dat până astăzi. Chestiunile internaţionale, guvernul acesta a avut nefericirea de a le trata în aceleşi mod şi cu aceiaşi nesucces. Are un sistem de politică pe care-l aplică şi în chestiunea Dunărei, cum l'a aplicat şi în chestiunea Basarabiei şi în chestiunea Arab-Tabiei, având totdauna acelaş rezultat. fiindcă isvoreşte din aceleaşi cauze. Doresc din tot sufletul ca pentru astă dată să fie mai fericit, fiindcă chestiunea Dunărei este poate şi mai importantă; doresc să fie mai dibaciu doresc să fi învăţat ceva şi să fi uitat mult din deprinderile sale, doresc ca acest *duo* patriotic care îl aud în discursul Tronului şi în răspunsul Camerei să nu fie numai flori... flori de retorică aruncate pe un mormânt (aplauze).

Eu îmi aduc aminte—şi trecutul este călăuza prezentului şi facla viitorului—îmi aduc aminte de asemenea procedări în chestiunea

Basarabiei. Când au fost strigătele patriotice mai mari ? Când ziarele vorbeau mai tare ? Când se vedea unanimitate mai atingătoare, mai mişcătoare ? Când în gazetele oficiale era vorba de a se mobiliza armata chiar ?... Decât in ajunul în care oştirile Ruseşti păşiau pe pământul Basarabiei părăsită.

Şi lucru şi mai dureros; când oştirile pornite de la Plevna biruită intrau în capitala ţărei, în mijlocul unei ovaţiuni meritate, atunci în acea zi, în acel cas poate, oştirea rusească păşea pe pământul României desmembrate şi acele strigăte de bucurie, acele urări triumpfale păreau că nu erau menite decât ca să înăbuşească suspinul încet al patriei sfâşiate (aplauze).

Ei bine, când avem asemenea triste exemple în trecutul nostru, să-mi fie permis ca inima mea să fie mai uscată în faţa acestor mândre protestări, şi să nu fiu aşa de fericit în faţa semeţiei frazelor până ce nu voiu vedea urma faptelor. Ei, D-lor, un popor trebue să se tămăduiască de fraze, şi a avut dreptate d. Carp când a zis aceasta, şi dacă este un popor care plăteşte scump această vindecare este poporul român.

Ce lesne este de a scrie un articol patriotic !

Ce lesne este dela înălţimea tribunei aceştia a arunca cuvinte înflăcărate şi apeluri patriotice. Si mai cu seamă când această tribună se schimbă un moment în Tron şi când Suveranul vorbeşte după dânsa, ce răsunet puternic are glasul Regelui în inimite noastre când vorbeşte de interesele ţărei şi de mândre aspirări ! Ce frumos spectacol, când se citesc asemenea lucruri ! Si opiniunea publică, dulce legănată strigă pe toate tonurile. Ce miniştri patrioţi ! Ce miniştri adevăraţi pătrunşi de drepturile ţărei ! Ei sunt mândri, curagioşi! Nu ca miniştrii de aceia reacţionari, temători, cu inima tremurândă, da !—tremurândă pentru ţară ! o veţi înţelege odată. Acum, D-lor, dacă este chiar o greşeală din partea opoziţiunei, cum s'a pretins, ca dânsa să vă facă sau ca d. Maiorescu programe de organizaţiune socială, sau ca d. Carp să vă arate într'o chestiune internaţională o soluţiune precisă, aceasta este un ce cu totul nesupărător.

Aceasta, chiar de n'ar face bine, nu poate face rău nimănui.. Sunt opozanţi care îşi aduc prea mult aminte că sunt oameni de guvern şi de organizare. Nu este însă tot aşa când miniştrii îşi aduc aminte prea mult că mare parte din viaţa lor au fost agitatori şi ziarişti. Aceasta este mult mai periculos pentru o ţară, când se ştie că în dosul fie-cărui cuvânt al unui ministru este sau trebue să fie o acţiune, fiindcă acele declaraţiuni trufaşe răsună în Europa, şi când ele ar fi imprudente sau provocatorii nu pot duce decât la două soluţiuni: sau o umilinţă şi o dare îndărăt diplomatică, sau spada ţărei trasă afară din teacă ! Astăzi noi numai suntem un Stat vasal; suntem o putere stăpână pe destinele sale, dar care şi răspunde de greşelile sale.

Prin urmare, întreb pe minister: răspundeţi D-voastră că cuvintele D-voastră patriotice, îmbucurătoare pentru chestiunea Dunării şi răspunsul care vi-l face Camera, sunt conforme cu situaţiunea

de astă-zi? Că dela toamna trecută, în care situaţiunea era foarte periclitată, cum a mărturisit-o D. Brătianu, ea s'a schimbat în bine. Că prin dibăcia D-voastră aţi câştigat concursul mai multor puteri; că sunteţi gata să daţi vre-o soluţiune în sensul promisiunilor D-voastră? Atunci spuneţi-o să ne bucurăm cu toţii! Dar dacă n'ar fi aşa, dacă aţi hrăni încă această nenorocită ţară cu speranţe, dacă încă o mai legănaţi cu ilusiuni—şi sunt multe indicii, ca să credem aceasta, ferească Dumnezeu să nu se realizeze—atunci sunteţi de două ori vinovaţi, căci nu numai aţi fost încă odată biruiţi într'o luptă diplomatică, nu numai aţi periclitat interesele de căpetenie ale naţiunei, dar încă aţi amăgit-o şi asupra puterii D-voastră de rezistenţă si asupra sorţilor de isbândă a dreptelor sale cereri! Ei, D-lor, aveţi deja la activul D-voastră nişte asemenea lucruri. Pentru Dumnezeu, nu mai reinnoiţi trista lor amintire, Aţi vorbit de Basarabia în Mesagiu. Cugetare pripită! Vorbă puţin înţeleaptă! Ast-fel dară aveţi să conduceţi şi chestiunea Dunării! Dii avertite omen! Dumnezeu să ne ferească de asemenea presagiu rău! Este cu toate astea folositor să aducem aminte ţării că în chestiunea Basarabiei aţi urmat cum urmaţi în chestiunea Dunării. Toată lumea ştia la Maiu 1877 că Rusia după luarea Nicopolului şi înaintea căderei Plevnei, pusese chestiunea schimbărei Basarabiei cu Dobrogea; şi nu puteţi să ziceţi că n'aţi ştiut'o, căci toate ziarele de atunci au repetat-o, şi de la tribuna parlamentului englez, de la acea tribună de unde nu se aruncă de cât cuvinte măsurate şi informaţiuni exacte, ministrul afacerilor străine din Anglia a declarat că, în condiţiunile puse de Rusia, pentru încheerea imediată a păcei, era schimbarea Basarabiei cu Dobrogea. D-voastră pretindeţi că aveţi zapis la mână, convenţiunea din Aprilie, care prevedea integritatea teritoriului român în termeni cam vagi, este adevărat, căci noi nu ştim ce aţi vorbit cu diplomaţii ruşi înainte sau după convenţiune. Dar ori cum ar fi, la Maiu Rusia reclama pe faţă Basarabia.

Când dar acel care a semnat poliţa atunci v'a spus că şi-a protestat-o, că'şi interpretează astfel cuvintele, că prin integritatea teritoriului a înţeles întinderea lui, iar nu şi identitatea, şi când, cu toate acestea treceţi Dunărea în ajutorul lui şi nu profitaţi de împrejurarea unică care poate providenţa v'o da în cursul acestor evenimente de a scăpa Basarabia; cum să înţelegem, cum să judecăm purtarea D-voastră. Ce fel! Providenţa printr'o ultimă favoare face ca în contra tuturor prevederilor umane armata rusească înfrântă la Plevna să aibă trebuinţă de Români! şi D-voastră nu vă folosiţi de acest zâmbet al soartei pentru a cere explicaţiuni asupra interpretărei ruseşti a Convenţiunei din Aprilie, şi treceţi Dunărea, cum aţi avut cutezanţa s'o spuneţi, fără *zapis, chezăşie şi amanet!*

Tot aşa şi Emil Olivier declară războiu cu *inima uşure* în 1870, acest războiu care costă pe Franţa miliarde şi sute mii oameni, dar această *inimă uşoară* a atârnat etern asupra carierei acestui bărbat de Stat; se vede că numai în ţara românească asemenea

fapte nu sdruncină în nimic poziția miniştrilor cari le comit, căcĭ în România opiniunea publică se vede că este sau mai uitătoare sau mai uşoară de cât în alte țări. Ei! dar va veni timpul când națiunea se va deştepta; va veni timpul când se vor aprecia oamenii în această nenorocită țară, nu numai după cuvinte, cari sunt lesne de spus, dar după fapte, cari sunt greu de indeplinit.

In chestiunea Dunărei văd aceiaşi procedare ca şi în chestiunea Basarabiei, care a fost în adevăr pierdută mai cu seamă prin imprudența D-voastre. Căci atunci când Rusia avea de noi cea mai mare trebuință şi când cunoaşteți proiectele sale asupra Basarabiei, o ajutați fără condițiuni, iar când biruitoare şi atot puternică dicta tratatul dela San Ştefano sub zidurile Constantinopolului, când Europa chiar întreagă nu mai putea să'i opună decât slabe barieri, atunci întâiaşi dată ridicați glasul pentru Basarabia, pe care n'ați apărat o pe când apăraree D-voastră putea să fie eficace, şi pe cari vă puneți s'o apărați sgomotos, pe când apărarea D-voastră mai era târzie, nefolositoare, şi chiar păgubitoare celorlate drepturi şi interese naționale. Atunci înşirați la cuvinte sforăitoare şi nu cruțați nici chiar insulte Rusiei învingătoare, lucru zadarnic, faptă nedibace, căci oamenii de Stat nu se supără în contra faptelor, fiindcă ele sunt nepăsătoare şi nesimțitoare de firea lor. Insă aceste insulte postume ce le-ați asvârlit d-voastră contra Rusiei, au înăsprit pe bărbații ei de Stat. Astfel ne-ați făcut că în congresul dela Berlin am pierdut tot sprijinul la care ne aşteptam dela dânsa, şi astfel să fim părăsiți şi în toate chestiunile ce se agitau acolo, precum era chestiunea Evreilor, chestiunea Arab-Tabiei şi celelalte. Ei bine, tot aşa voiți să facem şi acuma. Când se putea apără Dunărea, când încă nu era angajată mândria națională a Austriei, nici oamenii săi de Stat nu se înfipsese aşa de mult în chestiune; când comisiunea mixtă era o încercare, un fel de pipăire a opiniunei Europei, d-voastră făceți neaşteptate concesiuni, nu vă apărați cum trebue. Dar când chestiunea merge din ce în ce mai rău, cel puțin cum ne încredințează d. ministru de externe, căci actele diplomatice se ascund, atunci ridicați tonul, acum ajungeți cu imprudențele până acolo încât să vă atrageți o ruptură a relațiunilor diplomatice, d. ministru de externe într'o şedință secretă ne-a şi cam descurajat în privința stării lucrurilor, cu alte cuvinte chestiunea stă rău. Ei bine, în fața unor asemenea urmări nedibace, îmi este permis să vă zic un cuvânt românesc dar sănătos: *ori te poartă cum ți-e vorba, ori vorbeşte cum ți-e portul.* Sunt două căi ce se pot urma în conflictele internaționale, ori calea concesiilor tractatelor diplomatice, calea pe care v'ați pus la început împreună cu d. Boerescu, sau calea unei energice împotriviri pe baza drepturilor necontestate izvorâte din tractate. Puteți să urmați pe una sau pe alta, eu n'am, ca opoziție, să vă povățuesc aci. Dar trebue să alegeți, însă a urma pe amândouă sau una după alta sau de odată, este, din toate politicile, cea mai nesocotită şi cea mai periculoasă. Este politica cu două fețe, una pentru țară şi alta pentru străinătate. Prezintați țări fața sbârlită

și amenințătoare pentru a vă atrage încrederea celor puțin cercetori, și întoarceți fața umilită și rugătoare către puteri, pentru a le îndupleca. Această politică fără temeritate nu vă va duce decât la rezultatele la cari ați ajuns. (Aplauze).

Ați făcut o concesiune mare: admiterea comisiunei mixte; ați făcut o a doua concesiune: președinția Austriei. Veți zice poate că nu le-ați făcut decât sub condițiune că Austria să se mulțumească cu ele; că, prin urmare, sunteți deslegați îndată ce nu le a primit. Poate să fie și așa, dar când odată d-voastră ați primit comisiunea mixtă și presidenția Austriei, cum ne spune d. Boerescu, nu mai puteți susține că vă mențineți pe tărâmul tractatelor și că nu lăsați a se știrbì nimic din drepturile țării. Iată mărturisirile d-lui Boerescu în Senat:

Am puteà primì și noi înființarea unei comisiuni mixte, însă nu cum o propune Austria ci numai ca o delegațiune a comisiunei europene fără vot preponderent pentru președinte, care am primì să fie delegatul Austra-Ungariei. Va să zică ați primit, după cum s'a demonstrat cu prisos cu ocaziunea interpelărei, mari concesiuni. Dar ziceți că nu face nimic, Austria neprimind restricțiunile puteți să întoarceți foaia și să ziceți că nu sunteți legați, că chestiunea este întreagă.

Puteți, însă aceasta este dibăcie diplomatică? Cum? Faceți să nască la o mare putere ca Austria niște speranțe și să-i dați dreptul să creadă și dânsa și toată Europa că sunteți pe cale de a vă înțelege cu dânsa. Europa întreagă, diplomații d-voastră chiar, sunt încredințați că nu rămân în chestiune decât puncte secundare și că la urma urmelor, tăind dificultatea în două, aveți să vă împăcați. Și de odată, schimbând toată atitudinea, vă repuneți ce terenul tractatelor, ce nu ar fi trebuit părăsit, și la gravitatea faptelor adăogați și nesocotința cuvintelor.

Apoi, nu vedeți la ce vă expuneți? nu vedeți că puneți țara în pericol? Nu vedeți că atunci sunteți cu spada scoasă pe jumătate, și că acea spadă a lui Mihai și a lui Ștefan nu trebuia scoasă pe jumătate din teacă, pentru a fi în urmă reintegrată în muzău? Apoi aceasta este dibăcie, este politică, este adevărată demnitate? Chiar în relațiunile dintre particulari, este sciut că ele pot să se împace când nu stau la mijloc decât interese ori cât de grave; dar când în acele relații amorul propriu este vătămat, apoi atuncea cearta este foarte grea de împăcat! Și să ne ferească Dumnezeu ca amorul propriu al Austriei să fie izbit! Eu nu zic că este așa, că ați avut vre-o intențiune precisă, dar dorul de o popularitate nesănătoasă, obiceiul de a face fraze sforăitoare spre a vă aplauda mulțimea, nedeprinderea de a vă măsura cuvintele, v'au împins la aceasta.

Ce veți face d-voastră? Să v'o spun eu? Ei, d-lor, pentru a răscumpăra vivacitățile formei, veți face concesiuni formei și articolele d-voastră de jurnal, frazele d-voastră răsunătoare, popularitatea nesănătoasă, le va plătì România cu drepturile sale cele mai scumpe, cu interesele sale vitale! *Quiquid delirunt reges,* a zis Omer,

plectuntur Achivi. — Nebuniile regilor le plătesc popoarele. Este în adevăr vechiu acesta, de zecimi de secole și mai bine, și se vede că se împlinește și în secolul nostru, (murmuri, contestări), *nebuniile guvernanților*, se înțelege. Nu faceți față cu mine zel monarchic, căci pe acest tărâm vă voiu învinge foarte lesne.

Va să zică, ce faceți când s'a ivit chestiunea? Incepeți cu concesiuni. Ministerul Brătianu-Boerescu, zicând numai: ai să stăm la vorbă pentru modificarea tractatelor din Paris și Berlin, a luat o cale greșită după mine și rea pentru interesele țării, pentru că este mai sigur să se ție pe te‹tul tractatelor, când s'a demonstrat îndestul ce textul tractatelor ne este favorabil.

S'a zis de un deputat. amicul meu, d. Carp, că este o lacună în tractatul dela Berlin. Să ne înțelegem, d-lor. Este o lacună pentru chestiunea comisiunei europene dela Galați în jos, dar nici aceasta nu se poate numì lacună, ci numai o suspensiune a chestiunei; căci s'a rezervat deciziunea asupra prelungirei ei pentru anul 1883, când puterile ei trebuiau să înceteze. Insă pentru regulamentul dela Porțile-de-fer la Galați, care ne privește mai direct, nu este vre-o lacună, iată ce găsim:

Pentru regimul Dunărei în această parte erau trei lucruri de prevăzut: *elaborarea regulamentelor, aplicarea lor și supravegherea acestei aplicări.* Tractatul de Berlin vorbește într'adevăr numai de prima chestiune:

Elaborarea regulamentului trebue să se facă de reprezentanții puterilor, cari compun comisiunea Europeană, adăogându-se cu cei 2 delegați al Bulgariei și al Serbiei, care nu fac ordinar parte dintr'însa; și nu avem nimic să zicem dacă aceasta, este ceva regulat.

Insă pentru aplicare și supraveghere nu s'a hotărât nimic; au fost numai proiecte, a fost propunerea că comisiunea Dunăreană va priveghea punerea în aplicare a acestui regulament printr'un delegat al său. Dar nu s'a votat. Dar asta constitue o lacună; câtuși de puțin, căci, de vreme ce tractatul nu zice nimic, reintrăm în dreptul ginților, în dreptul comun, adică că aplicarea se face de fiecare Stat ca suveran pe malul său, și supravegherea de țările Europei cari au subsemnat acel tractat.

Chestiunea supravegherei a neliniștit pe d. Vernescu. D. Carp, din contră, o susține. D. Vernescu zice că nu e prevăzută în tractatul de Berlin, și se poate susține că supraveghere aci nu se încape din partea comisiunii Europene, căci fiecare Stat aplică regrlamentul sub răspunderea sa. Dar d. Carp a fost cam combătut și de d. Costinescu. Insă, d-lor, d. Carp n'a făcut decât să constate ceeace ce d-voastră cereți ca maximum pretențiunilor d-voastră.

Oare delegatul guvernului în comisiunea Europeană n'a primit totdeauna supravegherea Europei întregi? In dosul lui primeați și mai mult, dar asta cel puțin nu s'a tăgăduit.

Această supraveghere să-mi permită onor. d. Vernescu a-i spune că dacă am putea s'o avem din partea Europei întregi, nu ar fi nici de cum o lovire a drepturilor noastre, căci din momentul ce ceastă supraveghere nu se face numai de o singură putere, în mod

singular şi pentru un interes exclusiv, nu poate întru nimic să atingă nici drepturile nici interesele noastre. Dar ceeace mă miră mai mult este, că d. Costinescu, făcându-se astăzi mai catolic decât Papa şi mai regalist decât Regele, a imputat unei părţi din opoziţie această idee care reese din discuţiunile interpelărei de astă vară, din declarările miniştrilor şi chiar ale ale delegatului nostru din comisiunea dela Galaţi. Şi dacă s'ar mărgini faptul aci, ar trebui să fim fericiţi că chestiunea stă astfel, că avem supravegherea Europei pentru nişte regulamente pe care avem intenţiunea de a le respectà.

Prin urmare, dacă voiţi să vă ţineţi pe tărâmul acesta, cum .aveţi aerul să o faceţi, atunci de ce nu aţi făcut'o dela început! Acesta este dreptul nostru, este şi interesul cel mai evident, fiindcă şi Anglia şi Franţa şi Italia şi Rusia, întrunite la un loc, ne sunt un sigur garant că libertatea Dunărei şi egala îndreptăţire a tutulor pavilioanelor vor fi respectate. Am numit pe Rusia. Imi pare rău că d. Carp a crezut că trebue să spue că dânsa a stârnit în ţară această mişcare. Atât mai rău pentru noi dacă ar fi adevărat; căci aşteptăm ca o putere străină să ne deştepte pentru interesele noastre vitale. Şi când o mare împărăţie, sau mai multe, susţin cauza mea, de ce să nu fiu recunoscător şi să mă ţin pe tărâmul care convine şi acelei împărăţii şi ţării mele? Când, d-lor, interesele noastre sunt aceleaşi ca ale Rusiei în chestiunea Dunărei, putem prea bine să fim Ruşi, fără ca cu toate acestea să încetăm a fi Români şi patrioţi. Asemenea, când într'o altă chestiune interesul nostru va fi identic cu al Austriei, putem foarte bine să rămânem Români şi să fim chiar Austro-Maghiari cu voia d-voastră!

Prin urmare, ziceam că această soluţiune ar fi şi dreaptă şi conformă cu interesele tutulor celorlalte puteri, fără ca să enumăr chiar micele puteri cari nu au delegatul lor în comisiuea Europeană, dar cari au acelaş interes la libertatea Dunărei ca noi. precum sunt: Grecia, Bulgaria, etc. Tărâmul acesta erà dar şi al dreptului şi al interesului ţării şi puteaţi, trebuiaţi să vă puneţi pe dânsul dela început. Nu a-ţi făcut'o. Vă împotriviţi astăzi pretenţiunilor Austriei, apoi atunci de ce nu a-ţi rezistat dela început? De ce întâiu aţi făcut concesiuni mari, de cari nu v'aţi ţinut, şi aţi hrănit speranţe pe cari astăzi sunteţi siliţi a le desminţi?

. . . .
. . . .
. . . .

ANEXA XVIII

Ședința Adunărei Deputaților

din 5 Decembrie 1881

Discursul d-lui Eugeniu Stătescu

D. Eugeniu Stătescu, ministru de externe. D-lor voiu reveni cu ocazia acestui amendament asupra discuțiunei generale închise eri; cu toate că multe s'au zis, multe acuzări s'au aruncat și multe au rămas fără răspuns! Regret că discuția s'a închis, însă nu voi reveni asupra ei, mai cu seamă în urma incidentului deplorabil, care ne-a ocupat toată ședința astăzi fără nici un folos. Mă voiu mărgini deci strict în chestiunea amendamentului ce vi se citi.

Onorabilui D-nu Vernescu, punându-se pe tărâmul teoriilor ideale...

D. G. Vernescu. Cer cuvântul.

D. Eugeniu Stătescu, ministru de externe. Si a principiilor absolute de drept, s'a ridicat contra programului guvernului în chestiunea Dunărei și l'a denunțat țărei și Tronului ca atentator la drepturile noastre naționale.

Vede d. Vernescu în acest program o înstrăinare, o știrbire a suveranității noastre teritoriale, o dezertare din partea gnvernului la datoria de a susține drepturile țărei în toată întregimea lor.

La o asemenea acuzare, înțelegeți, D-lor, ce respuns se cade.

Ei! D-le Vernescu, în chestiuni de asemenea natură, idealurile pot fi primejdioase și aceia cari ar umbla după dânsele ar risca poate mult să pearză chiar realitatea. D-voastră vreți ca guvernul să conteste Europei chiar dreptul de supraveghere asupra modului cum reglementele de navigațiune vor fi aplicate pe această parte a Dunărei, și pretindeți ca această opiniune ar fi întemeiată chiar pe tratate.

Dar, mai întâiu de toate, este oare această chestiune de drept public atât de sigură și neîndoioasă în cât să fie autorizat d-nul Vernescu a acuza pe aceia cari nu o împărtășesc opinia d-sale că fac concesiuni străinilor. că aduc o știrbire patrimoniului național!? Căci, D-lor, nu trebue să uităm că aici ne aflăm nu în fața unei chestiuni de ordine internă pe care putem să o rezolvăm cum ne place și ne convine nouă; ci în prezența unei chestiuni internaționale în care mai sunt și alți factori și alte interese în joc cu care trebue să comptăm și care sunt în stare la trebuință să facă să se respecte aceea ce cred și pretind că este dreptul lor legitim.

Este dar, chestiunea aceasta asupra vegherei navigațiunei și aplicărei reglementelor, atât de simplă și neîndoioasă cum se pare d-lui Vernescu? Dar, D-lor nu ași vrea decât să amintesc mulțimea opiniunilor divergente ce s'au produs asupra acestui punct atât în Cameră cât și în afară din Cameră pentru ca să vedeți ca lucrul nu este așa ușor cum ar părea la început. Apoi, fără a merge mai departe, nu ați auzit D-voastră chiar eri susținându-se

de reprezentanții unora din grupurile opozițiunei din Cameră, a căror sinceritate și patriotism cel puțin d. Vernescu nu le va pune în indoială, căci lucrează împreună cu dânșii și mână în mână ca să răstoarne acest guvern, nu i ați auzit, zic, susținând în această chestiune, opiniunile cele mai diametral opuse de acelea pe care le-a susținut d. Vernescu? Nu se declara ieri aici, de opozițiunea conservatoare, prin organele ei autorizate, că dacă comisiunea riverană pe această parte a fluviului s'ar constitui în certe condițiuni, și s'ar admite in sânul ei, pe lângă delegatul Austriei și acela ai Rusiei, și al unei a treia mari puteri, nu ar vedea nici un inconvenient să dea acestei comisiuni, nu numai supravegherea, dar și dreptul chiar de a aplica reglementele și a face poliția efectivă a navigațiunei în apele și porturile noastre?

Noi, credem opiniunea aceasta neintemeiată și abătută de la tractate, ea este contrarie programului din Mesagiu, dar este destul să se fi produs împreună cu multe altele pe care le trec cu vederea, pentru ca d. Vernescu să se convingă că lucrul e mai greu de cum și-l închipuește. D-lor, toată lumea invoacă tratatele și principiile dreptului ginților, să-mi fie permis dar, să examinez și eu cu dv., care este situațiunea făcută țărei prin aceste tratate, pe care ea le-a primit, cari constitue dreptul său public și cari îi servea tot odată de garanție față cu Europa?

In noua ordine de lucruri creată în Orient, prin tratatul dela Berlin, recunoașterea independenței proclamată și câștigară de noi cu armele în mână, a fost supusă de congresul european la 2 condițiuni pe care țara le-a îndeplinit cu lealitate. Europa ia dat act de această îndeplinire și ast-fel am intrat în concertul european. De atunci am căutat să ne întărim și să ne desvoltăm în marginele noilor condițiuni ce ni se crează; toate silințele națiunei s'au îndreptat către imbunătățirile interioare și am căutat să răspundem la așteptările Europei intrând francamente în curentul civilizațiunei occidentale.

Ce zice însă tractatul dela Berlin în special de chestiunea care ne preocupă? In ce mod regulează el regimul fluvial pe această parte a Dunărei care curge dealungul țărmurilor noastre?

In ceeace se atinge dela Galați în jos, tractatul de Berlin consacra din nouă starea de lucruri întocmită prin tractatul dela Paris din 1856 și de cel din Londra dela 1871; și fixând Galații ca limită de amonte jurisdicții comisiei europene, declară că această din urmă își va exercita atribuțiunile sale independentă de autoritatea teritorială. Comisiunea europeană, o știți toți, a fost însărcinată chiar dela început, nu numai cu supravegherea dar chiacu executarea reglementelor de navigațiune pe care tot ea insăși era chemată ca să le facă. Osebit de aceasta, ea este compusă de reprezentanții tuturor puterilor semnatare deși neriverane.

Așa dar, din punctul de vedere al principiilor absolute atât prin compunerea cât și prin puterile ei. această comisiune este o derogațiune la dreptul comun, o știrbire adusă suveranităței statelor riverane. Dece onor. d. Vernescu nu s'a ridicat contra ei? Dece

țara întreagă a primit-o și o consideră și astăzi ca o instituțiune binefăcătoare, ca o garanție puternică a drepturilor și intereselor noastre economice la Dunărea de Jos? Peste doi ani expiră termenul fixat de tractate pentru existența comisiei europene și puterile vor fi în curând chemate să se rostească asupra prelungirei sau modificărei acestei instituțiuni. Ridicase-va atunci d. Vernescu în numele teorielor ideale pe care le-a desvoltat să ceară desființarea comisiei europene? Consideră d-lui această instituțiune ca inutilă sau vătămătoare? Iată ceeace nu știm și ar fi fost necesar ca d. Vernescu să se explice asupra unui punct așa de esențial.

Dacă am amintit acest fapt, a fost numai ca să pun în vederea dv. ca atunci când Europa a fost chemată să facă aplicația principiilor congresului dela Viena în special la Dunăre, ea preocupându-se și de marile interese comerciale și politice ce avea la Dunărea de Jos, și pentru a garanta mai bine acele interese, a adus mai multe derogații la principiile dreptului comun.

Și aceasta nu este singura derogație, dv. mai știți că în 1871, prin tractatul de la Londra, s'a încredințat Austriei dreptul și însărcinarea de a sparge stâncile la Porțile de fer.

D. G. Vernescu. Nu, aceasta s'a făcut numai prin tractatul dela Berlin.

D. Eugen Stătescu, ministerul de externe. Mă ertați, tractatul dela Berlin nu face decât să menție această dispozițiune. Vedeți art. 57.

D. Vernescu. Dar nu deriva deacolo această ideie.

D. Eugen Stătescu, ministru de externe. Nu voi căta să conving despre aceasta pe D. Vernescu. Poate verifica singur dacă este așa. Ceeace vream să relevez amintind acest fapt, este că și în acest punct, alcătuirile internaționale au consacrat o derogație la dreptul comun în detrimetrul statelor riverane fără ca D. Vernescu să fi ridicat vocea vreodată contra acestei dispoziții.

In ce se atinge de partea râului ce este cuprins, între Porțile-de-fer și Galați, care este regimul fluvial instituit de tratatul dela Berlin? Este adevărat, că după dreptul comun, statele riverane, pentru această parte a râului, ar fi fost singure în drept să elaboreze regulamentele de navigațiune și să se înțeleagă între dânsele pentru aplicațiunea lor și organizarea autorităților fluviale comune. Vedem însă, că și în această privință, și D. Vernescu însuși a recunoscut-o, puterile europene au lăsat la o parte principiile absolute și au întrebuințat elaborarea regulamentelor comisiei europene a Dunărei. Cu alte vorbe și-a rezervat-o ei însuși. Art. 55 al tratatului dela Berlin, însărcinând comisia europeană cu elaborarea regulamentelor, îi a indicat in aceleași timp și normele după care avea să se conducă in îndeplinirea acestei misiuni și și-a prescris ca acele regulamente să fie puse în armonie cu cele care sunt făcute sau care se vor mai face pentru parcursul râului din jos de Galați.

Dacă însă comisia europeană a fost însărcinată cu elaborarea regulamentelor, este a zice pentru aceasta, că executarea chiar a

acestor regulamente între Galaţi şi Porţile-de-Fer, a fost luată din mâna statelor riverane? Nu, D-lor! şi în privinţa aceasta suntem cu totul de acord cu D. Vernescu şi nici nu am aşteptat discursurile D-sale pentru ca să ne facem din acest punct una din bazele esenţiale ale programului nostru.

In adevăr, D-lor, când congresul dela Viena, prin actul său final, a înscris principiul liberei navigaţiuni pe râurile internaţionale în dreptul public european, el nu a înţeles câtuşi de puţin să ridice statelor ţărmurene dreptul de a face înşi-le poliţia în porturile şi apele lor, şi de a aplica înşi-le reglementele de navigaţiune. Art. 116 al acelui act consacră chiar din contra, într'un mod formal, acest drept, când zice *«că regulamentele odată făcute, nu vor mai putea fi schimbate de cât cu consimţimântul tuturor statelor riverane, şi că acestea vor avea grija să facă ce trebue pentru executarea lor într'un mod convenabil şi adaptat cu circumstanţele şi localităţile»*.

Când în urmă, prin tractatul dela Paris. s'a făcut în special aplicarea acestor principii la Dunăre, puterile semnatare nu au avut asemenea câtuşi de puţin în gând să ia din mâna statelor riverane; căci, nu conferă comisiunei instituită prin art. 17, alte puteri de cât aceea de a elabora reglementele, de a face să dispară piedicele de ori-ce natură care se opun în cursul râului, la aplicaţia liberei navigaţiuni, de a ordona şi face să se execute lucrările necesare în acest sfârşit pe tot parcursul râului, şi de a supraveghea, după desfiinţarea comisiei europene, la menţinerea navigabilităţei la gurile Dunărei şi în părţile Mărei învecinate cu dânsele.

Tratatul dela Londra din 1871, prelungind durata comisiei europene şi încredinţând Austriei grija de a sparge Porţile de Fer; şi tratatul dela Berlin din 1878, care conferă aceleiaşi comisii europene, dreptul de a elabora regulamente, pentru partea Dunărei dintre Galaţi şi Porţile de Fer, nu conţin asemenea nici o dispoziţiune, prin care să se ridice din mâna statelor riverane, dreptul de a executa înşile acele reglemente.

Este admisibil, că dacă plenipotenţiarii întruniţi la Berlin, ar fi avut în gând un asemenea lucru să nu fi crezut necesar să facă dintr'ânsa obiectul unei dispoziţiuni speciale şi exprese a tratatului? Şi, în lipsa unei asemenea dispoziţiuni, se poate oare susţine să statele ţărmurene n'ar avea dreptul de a aplică înşile reglementele şi a face poliţia navigaţiunei? De câte ori Europa a înţeles să facă asemenea derogaţiuni dela dreptul comun a spus-o într'un mod clar şi categoric, indicând totdeodată şi organisând autoritatea fluvială însărcinată cu executarea. Ei bine! nici o dispoziţiune de asemenea natură nu se află în tratatul dela Berlin, şi nu putem de cât să ne mâhnim, când vedem că se găsesc oameni şi partide în această ţară, care să puie în îndoială acest drept al ţărei şi să taxeze programul guvernulu în acest punct, ca produsul unei emoţiuni populare (aplause). Guvernul, menţinând în programul său, dreptul ţărei de a face însăşi poliţia în apele sale, nu a făcut de cât să se conforme principiilor universal recunoscute ale dreptului ginţilor şi să stea strict pe tărâmul tratatelor.

Voci. Prea bine! prea bine! închiderea discuţiei!

D. ministru de externe. Dar, dacă D-lor, nu se poate pune în îndoială dreptul ţărei de a aplica reglementele de navigaţiune, nu este însă tot aşa şi cu ceecce se atinge de supraveghere. In privinţa aceasta, atât textul tratatului cât şi protocoalele congresului dela Berlin, ne obligă să recunoaştem, că Europa a înţeles să-şi reserve sie-şi dreptul de supraveghere. In adevăr, Dv. ştiţi, că prin art. 55 care însărcineaxă comisia europeană cu elaborare reglementelor, să zice: reglemente de navigaţiune, de poliţie şi *de supraveghere*; iar în protocoalele congresului, se poate vedea că prin redacţiunea primitivă a art. 55, se prevede chiar modul cum avea să se exercite acea supraveghere; şi, dacă congresul în sânul căruia nu s'a ridicat nici o obiecţiune în privinţa acelei propuneri a baronului de Hamerle, nu a crezut de cuviinţă să o înscrie în tratat, este că ea privea mai cu seamă la modalitatea supraveghерei, ceeace s'a crezut de ordine secundară şi sia lăsat comsiunei europene să o reglementeze. Cum ar fi putut dar gnvernul, în presenţa acestor fapte, să conteste Europei dreptul de supraveghere? Permis este d-lui Vernescu, să nu voiască să ţie cont de drepturile Europei şi să se pue pe tărâmul absolut al teoriilor abstracte.

Noi însă ca guvern, nu putem face aceasta, fără să ne expunem a fi taxaţi că facem şovinism sau că cedăm agitaţiunei poporale de care vorbea D, Carp. şi de aceea am declarat în programul nostru că primim supravegherea cea mai eficace din partea Europei.

Să dea D-zeu să isbutim a face să ni se recunoască aceea ce este incontestat dreptul nostru şi să menţinem ţărei dreptul de a executa însă-şi regulamentele în apele sale. şi atunci, ne vom putea făli cu toţi că am scăpat neatinsă onoarea şi demnitatea Statului!

Zic, să dea D-zun să scăpăm aceasta fiindcă ştiţi, că mai toate puterile acceptaseră în princip comisiunea mixtă, sub oare-care reserve, şi că acea comisiune după organisaţia şi puterile ei, era o adevărată autoritate de executare cu dreptul de a face însă-şi poliţia pe această parte a fluviului, prin agenţi şi organe emanâne de a dreptul dela dânsa.

Acum D-lor, vă veţi întreba: da cum să se exerciteze această supraveghere, sub ce formă şi în ce mod? Această chestiune mi s'a mai făcut şi in alt loc, dar nu pot răspunde într'un mod pozitiv la dânsa,

Tractatul dela Berlin conţine în această privinţă o lacună şi această lacună nu suntem chemaţi noi a o împlini ci Europa întreagă împreună cu noi. Se va exercita printr'un simplu delegat al comisiei europene sau printr'o nouă comisiune, ce fel va fi compusă această comisiune şi în ce mod va funcţiona, sunt atâtea chestiuni, cari au dat loc la dificultăţi şi neînţelegeri şi pe care n'aş putea să le prejudec de mai 'nainte printr'un răspuns într'un sens sau într'altul.

Şi asemenea comisiuni de supraveghere dacă s'ar institui, nu ar fi, d-lor, ca special la această parte a Dunării. Ele au existat şi există şi pe alte râuri internaţionale, a existat chiar pe Rhin în

urma şi în executarea dispoziţiilor actului final al congresului dela Viena, D. Vernescu, care a făcut un studiu foarte adânc asupra chestiunei, relevând adineaori o parte din zisele d-lui raportor, contesta că pe Rhin ar fi existat asemenea comisiune şi ne cita spre dovadă art. 116 din actul final al Congresului dela Viena, care nu prevede nimic de asemenea. Aici, d. Vernescu a făcut o eroare. Să-mi permită să-i complectez noţiunile d-sale asupra chestiunei şi să-i spui că comisiunea fluvială pe Rhin a fost instituită şi organizată, nu chiar prin actul flnal al congresului dela Viena, ci printr'un regulament anex făcut în executarea lui şi care era destinat să-l complecteze. Am aici volumul în care se află acel regulament şi-l pun la dispoziţia onor. d. Vernescu. Din citirea lui va vedea nu numai că acea comisiune a existat, dar încă şi care-i era organizaţiunea, modul de funcţionare şi atribuţiunile principale. Asemenea comisiuni pe râurile internaţionale, servea mai cu seamă pentru a stabili o legătură comună permanentă între toate statele riverane, a prescrie regulile privitoare la libera navigaţiune şi a indica lucrările ce sunt de executat de fiecare stat pentru întreţinerea râului în bună stare de navigabilitate. Comisiunea centrală a Rhinului servia chiar de instanţă de apel facultativă contra hotărârilor agenţilor fluvia.i numiţi de fiecare stat. Cu toate acestea, nimănui nu i-a trecut prin gând să o considere ca o institutiune atingătoare la drepturile de suveranitaie ale statelor riverane.

D. *Vernescu.* Erau ei însă cari o compuneau.

D. ministru de externe. Nu face nimic, din punctul de vedere al teoriilor absolute, nu e mai puţin adevărat că fiecare stat în parte se supune la deciziile unei autorităţi colective compuse şi de alte state străine şi în care fiecare se găseşte majorizat de toate celelalte. Dacă totuşi asemenea comisiuni s'au crezut necesarii, este că s'au considerat ca un mijloc practic de a resolva dificultăţile şi dea răspunde la trebuinţele liberei navigaţiuni.

In ce se atinge de această parte a Dunărei, noi am crezut şi credem că cel mai simplu mijloc şi totdeodată cel mai conform intenţiei plenipotenţiarilor dela Berlin, de a exercita supravegherea, ar fi acela indicat în prima redacţie a art 55, care n'a întâmpinat nici o opunere în sânul congresului şi care consta în numirea unui inspector general pentru această parte a fluviului de către comisia europeană a Dunărei.

Când însă Europa ar stărui în ideea că această supraveghere să exerciteze printr'o nouă comisiune fluvială, crede d. Vernescu că ar fi tocmai conform cu interesele ţărei ca această comisiune să se compue numai de riverani propriu zişi şi să ne vedem în permanenţă majorizaţi de celelalte două state după malul drept, cari, oricât s'ar zice, sunt mai legate între dânsele prin comnnitarea de interese şi de tendinţe ?

D. Vernescu. Eu n'am zis aceasta.

D. ministru de externe. Dar era o idee a d-voastră că aţi înţelege o asemenea comisiune însă compusă numai de riverani. Ei bine, în casul acesta, ne-aţi asigurat d-voastră cel puţin ca

statele după malul drept ar primi ca votarea în sânul comisiuneĭ să se facă nu pe capu ci pe baza unui număr de voturi proporţional cu întinderea teritorială a ţărmurilor fiecărui stat ? Vedeţi, d-lor, toate acestea sunt atâtea dificultăţi de cari onor. d. Vernescu nu s'a ocupat, pe cari nici nu le-a atins în discursul d-sale. Eu nu fac decât să le resolv singur şi cu această ocaziune.

Precum, am avut onoarea să o declar şi in Senat, dificultatea aceasta este de ordine exterioară, rezolvarea ei nu depinde numai dela noi, ci şi dela altii. Dacă suntem un factor în această chestiune, nu suntem din nenorocire singurul factor şi trebue să comptăm şi cu ceilalţi. Ceeace vă pot spune, este că în această chestiune, mare, naţională, care ne preocupă şi ne frământă atâta pe toţi nu vom lua o decisiune înainte de a ne pune în comunicaţiune cu reprezentaţiunea naţională şi d'a avea şi consiliul d-voastre. Ceeace vă pot iarăşi asigura, este că fideli programului ce ne-am tras şi care este chiar acela al ţării, nu vom da concursul nostru la nici o combinaţiune care ar avea de efect să pue navigaţiunea sub acţiunea exclusivă sau preponderantă a unei singure puteri, şi avem speranţa că. ţinându-ne la o egală distanţă şi de pretenţiunile exagerate ale unora şi de slăbiciunile altora, stând strict pe tărâmul tractatelor, vom isbuti ca dreptul nostru să fie recunoscut, şi ca demnitatea Statului se rămâie neatinsă (aplauze)..

Voci. Inchiderea discuţiunei !

ANEXA XVIII

Şedinţa Adunărei Deputaţilor

din 4 Decembrie 1881

Discursul d-lui I. C. Brătianu

D. I. C. Brătianu, preşedintele consiliului de miniştri. Toată opoziţiunea ne-a acuzat de ce am pus chestiunea Dunăreî în Mesagiu, şi chiar onor. d. Lahovari, care în chestiunea aceasta a voit să fie mai măsurat nu s'a putut opri de a ne acuza eă vorbind de chestiunea Dunărei in Mesagiu, am fi ofensat pe o mare putere.

Dar această imputare, această grijă a d-lui Lahovari şi a tutulor celorlalţi de demnitatea puternicei noastre vecine, era tot atât de sinceră, ca şi compătimirea ce onor. d. Lahovari a arătat pentru eşirea din minister a fratelui meu Dimitrie Brătianu ; fiindcă tocmai aceste împrejurări de sare păreţi a vă îngriji. tocmai acestea vă dau curajul astăzi să veniţi a vă face acuzatori, şi a vorbi ca nişte oameni cari sunt în ajunul de a lua puterea, crezând că eu, după vârful casei, am să cad şi să'mi rup gâtul, şi d-voastră să luaţi moştenirea.

Este de datoria mea, ca înainte de toate să rectific acea opiniune greşită pe care d-voastă o exploataţi astăzi, nu în favoarea ţărei, ci în favoarea interesului d-voastră particular (aplauze).

Ne-aţi făcut o culpă, că am vorbit în Mesagiu de o chestiune încă pendinte, de o chestiune internaţională. D-lor, înaintea legei indivizii sunt astăzi egali; acesta este un principiu care în epoca în care trăim este admis în toată Europa.

Insă ideile cele mari 'şi fac drumul cu încetul, şi nu'şi pot găsi de odată întreaga lor aplicaţiune, ci numai cu oarecare trecere de timp şi treptat. De aceea acest principiu nu este încă până astăzi pus în practică în ceeace privesc Statele. Eu am zis de multe ori oamnilor de Stat ai marelor Puteri, că nu este o poziţiune mai grea, mai displăcută, decât să fie cineva ministru al unui Stat mic, ţiind socoteală de ceeace ziceam că egalitatea Statelor nu este pusă încă în aplicare.

Onorabilul d. Lahovari, ne-a acuzat că am fost inconsecuenţi; că am lăsat să se creadă că noi am fost dispuşi de a sacrifica drepturile şi interesele ţărei pe Dunăre. Desfiid pe d. Lahovari să se adreseze la toţi reprezentanţii puterrilor străine, atât din ţară cât şi din străinătate şi să vadă d-lui dacă nu le-am ţinut un limbagiu mult mai tare şi energic, decât zice d-lui că este acela din Mesagiul Tronului; dar o ziceam între patri ochi, tocmai pentru că nu voiam să iritez, nu voiam să indispui pe puternicii din Europa; fiindcă, nu numai monarchiile dar şi republicele mari sunt în privinţa Statelor celor mici tot cu aceleaşi pretenţiuni; se simt solidari cei puternici. fie oricare ar fi forma guvernelor lor şi limbagiul celor mici, celor mai slabi 'l consideră ca adresat chiar lor; este ca o ofensă care se întinde peste toţi atunci când uuul s'ar simţi ofensat.

Calul cel mare de bătae al d-lui Lahovari este că, vechiul meu coleg d. Boerescu, ar fi luat oarecari angajamente atunci când toate puterile fără deosebire ne ziceau: trebue să vă înţelegeţi cu Austria, trebue să faceţi oarecari concesiuni, să nu vă ţineţi într'un absolut *non possumus*. Eu atunci, cu toate că n'am fost de opiniunea d-lui Boerescu, dar ne-am înţeles în privinţa aceasta că l'am oprit de a face orice hârtie, orice notă, fie chiar în mod verbal, care ar putea să se considere ca o promisiune sau un angajament din partea noastră, şi tot ce s'a făcut este că d. Boerescu, într'o conversaţiune cu comitele Hoyos, 'i-a zis: puteţi să vă puneţi pe cutare tărâm? şi atunci să discutăm. Comitele Hoyos a răspuns: nu. Cu aceasta onor, d. Lahovari zice că am compromis chestiunea Acel *non possumus* nu'l puteam opune într'un mod absolut şi permanent, cel puţin ca să nu arătăm că ar fi la noi un simţimânt de ură în contra Austriei, ci că suntem îngrijiţi numai de interesele noastre şi de drepturile noastre.

Dacă majoritatea din Cameră a interpelat pe guvern în această chestiune, nu a fost, cum zice d. Lahovari, pentru că se speriase că chestiunea ar fi compromisă, ci a făcut-o numai ca o manoperă parlamentară, fiindcă aflase că opoziţiunea avea să facă o inter-

pelare în această chestiune, şi a voit să i apuce înainte, ceeace a supărat foarte mult pe membrii opoziţiunei că nu apucaseră să ia ei iniţiativa...

D. N. Dimancea. Aşa este.

D. Preşedinte al consiliului. Am luptat dela început necontenit apărându-ne drepturile noastre, şi aceasta nu numai în marginile cuviinţei, dar chiar şi cu condescendenţă către puterile cele mari, cari aşteaptă această atitudine de la cei mici. Am văzut că nimeni, nu numai că nu ne ascultă, dar încă unii se fac că nici nu ştiu, nici nu înţeleg ce voim noi. Şi despre aceasta puteţi să întrebaţi pe toţi representanţii noştri din străinătate, care sunt amicii d-voastră politici.

Ei bine, d-lor, dacă în asemenea situaţiune noi nu veneam dela înălţimea Tronului să spunem cuvântul nostru către ţară asupra unei chestiuni care o interesează în aşa mare grad, sau dacă 'l spuneam numai într'un mod vag, nu era tot d-voastră să ne faceţi cele mai grave acuzări? nu era să ne ziceţi că guvernul nu s'a explicat în mod franc şi categoric şi astfel a pus singur în dubiu drepturile şi interesele ţării? Ce voiţi? S'a obicinuit Regele nostru, când este să lupte pentru drepturile ţării, să fie în totdeauna în fruntea luptei, cum a fost la Plevna (Aplause prelungite).

Acestea le-am spus în comisiunea Camerei; dar am spus că mai am încă un alt motiv, care este al meu personal şi pe care nu-l am spus nici colegilor mei, şi mai puţin Regelui; n'am spus-o, cum n'am spus-o nici cu trecerea Dunării. şi eram decis a nu'l spune acest motiv decât după ce se vor sfârşi lucrurile. Dar onor. d-nii Lahovari, Maiorescu şi Carp mă sileşte astăzi să spun, văzând îndrăzneala d-lor, îndrăzneală ne românească ce au: trebuia să se dea o dezminţire calomniilor d-voastră. (Aplause); trebuia ca Regele Insuşi să vie să vă dea această dezminţire; să vă arate înaintea lumei că d-voastră a-ţi calomniat. când pe toate tonurile a-ţi repeţit: Regele a dat promisiuni.

D. T. Maiorescu. Cine a zis aceasta?

D. preşedinte al consiliului. Eu nu fac personalităţi, decât cu acei care sunt aci.

D. T. Maiorescu. Contestez faptul.

D. preşedinte al consiliului. Contestaţi faptul! Apoi contesta-veţi că a-ţi pus inaintea Regelui nostru, eşafodul lui Carol I şi al lui Ludovic al XVI, ca să-l ameninţaţi? (Aplause).

O voce. Cine?

D. preşedinte al consiliului. Organul d-v. *Timpul.*

Nu m'am mirat când d. Maiorescu, cu talentul său atic persifla pe amicul meu Rosetti că a declarat aici, el care totdeauna a fost bănuit că este contra monarchiei şi contra dinastiei, că încoronând pe Carol I de rege al României, îşi încoronează viaţa sa; nu m'am mirat, fiindcă onor. d. Maiorescu îi este permis să facă asemenea insinuări, asemenea aluziuni, căci abia de eri, de când masa mare a României este întinsă, a venit şi s'a pus şi d-sa la dânsa, fără ca să ştie cum s'a lucrat şi ce s'a făcut ca să se gătească acea masă (Aplause).

Ne-aţi acuzat de republicani. Eu nu vă întreb care este religiunea d-v, şi care sunt tendinţele d-v. ca români; dar vă spun un lucru: că in timpul congresului dela 1856 am fost la Paris cu Cantacuzino-Rifoveanu, cu Golescu, cu Rosetti şi cu alţii, şi am cerut să ni se dea comitele de Flandra de Rege al României; căci şi atunci făceam tot ce puteam pentru regat. Programa celor patru puncte dela 1856 a plecat dela noi din Paris, fiindcă, dacă pe când mă aflam in Paris, am putut fi republican, insă când sunt în România, înainte de toate sunt Român, şi d-voastră ştiţi că România nu poate să fie republică, că aceasta ar fi un pericol pentru dânsa, prin urmare, sunt monarchist. (Aplauze). Am fost franc şi leal în totdeauna.

D-lor, în Mesagiul nostru nu este nimic de atingător pentru puternica noastră vecină; nu este vorba de nimic alt, decât de drepturile noastre; însă acei cari nu mă cunosc, au putut să inducă în eroare pe Austria, după *mot d'ordre* ce a fost dat de aici. D-lor, eu nu am nici ştiinţa d-lui Vernescu, adică ştiinţa dreptului ginţilor, nici ştiinţa combinărilor politice a d-lui Carp, nici talentul de orator al d-lui Maiorescu, dar în toată viaţa mea, când n'am avut fericirea să fiu între d-voastră, m'am ocupat cu istoria tutulor neamurilor, ca să văd cari sunt condiţiunile ce sunt necesarii unei societăţi ca a noastră, şi mai cu deosebire, am studiat istoria Românilor şi a tutulor populaţiunilor cari ne înconjoară, şi mai mult a acelor din peninsula-Balcanică. Ei d-lor! Eu să vin să aduc o ofensă, o atingere casei Habsburgjlor? Aş fi făcut o ofensă istoriei, iar nu casei Habsburgilor, fiindcă eu ştiu că pe timpurile cele grele ale invaziunei turceşti, când Turcià ameninţa Europa, casa Habsburgilor a fost bulevardul creştinătăţei, ea a fost avant-garda civilizaţiunei occidentale. (Aplauze).

Toată creştinătatea care a putut să treacă Dunărea în domenurile Habsburgilor, a găsit nu numai azilul bisericei lor, a găsit mai mult, a găsit desvoltarea naţionalităţei lor; şi trebue să ştiţi că chiar deşteptarea noastră naţională, d. Maiorescu o ştie aceasta mai bine decât mine, ne-a venit de dincolo de peste Carpaţi, prin acei români cari au fost trimişi de către Maria Tereza, la Roma, unde au învăţat să fie români. Şi eu să vin să fac o ofensă guvernului Majestăţei Impăratului Austriei! Fiţi încredinţaţi că Impăratul Austriei n'o crede (aplause); are mai bună opiniune de mine.

Tot aşa s'a petrecut şi cu chestiunea Basarabiei, pe care onor. d, Lahovari vine şi o pune pentru a suta oară înaintea d-voastră. Noi am dat Basarabia, zice d-sa, fiindcă n'am fost destul de dibaci ca să luăm un al doilea zapis. Ei bine, eu nu ştiam că unui debitor care 'ţi dă un zapis, trebue să-i ceri un al doilea când nu vrea să-ţi execute pe cel dintâiu. Dar ce voiaţi să facem? Să luăm două zapise când deja aveam unul? Am făcut mai mult decât atât, am voit să iau cetăţile dela Nicopole până la Vidin, şi mi s'a spus că marele Duce se împotriveşte. M'am dus la Impăratul şi 'i-am zis: Mejestate! mă opreşte cartierul general al Majestăţei Voastre să i-au cetăţile dela Nicopole până la Vidin. Şi Impăratul mi-a

răspuns că bucuros ar primi aceasta. dar când vom face pacea, mi-a zis, socotești că numai Eu am să dispun, puterile celelalte nu vor avea și ele cuvântul lor la facerea păcei, și știu Eu dacă vor voi ele să vă dea acele cetăți ? Atunci am zis : nu Majestate, nu voesc o palmă de pământ în Bulgaria afară din țara mea, decât voesc să le am în mână ca atunci când se va face pacea să pot și eu spune condițiunile mele. Și Impăratul îndată a dat ordine de mi s'a dat Nicopole, care era în mânile Rușilor, și apoi ne-am dus până la Vidin și am luat toate cetățile.

Noi am făcut tot ce am putut ; dar 'mi aduc aminte că un mare om de Stat, când am voit să încheiăm convențiunea cu Rusia, 'mi-a zis : Da, tractatele sunt bune, dacă vor fi în dosul lor baionete ca să le susțină.

Apoi, mai multe baionete decât acelea pe care le-am avut nu puteam găsi ; nu puteam eu să fac din România o putere așa de mare în cât să impue Europei întregi ; Europa a dat Basarabia Impăratului Rusiei, nu noi am dat-o. Ce culpă ne găsiți d-voastră în aceasta ? Care este greșala noastră ? Că n'am dat-o noi înșine și am apărat-o din toate puterile noastre până în momentul când ne-a luat-o prin voința Europei întregi ?

V'ar fi plăcut mai bine ca, în loc să ne opunem, după cum am făcut, noi să fi dat consimțământul nostru la facerea unui schimb ? Onor. d. Lahovari poate să zică că era mai bine să facem astfel caci cel puțin rămâneam amici cu Rusia. Ei, d-le Lahovari, Impăratul Alexandru a avut simțimânte mai înalte decât d-voastră ; Impăratul Alexandru a zis : Brătianu ne este cel mai mare vrăjmaș în chestiunea Basarabiei, dar aceasta nu mă oprește de a'l stima. (aplauze) ; numai d. Lahovari are altfel de opiniune despre mine.

D-sa a vorbit și de chestiunea Arab-Tabiei. Ei, d-le Lahovari, Arab-Tabia o s'o avem, te încredințez ; când nu o vom avea, atunci să vii să mă acuzi.

In chestiunea Dunărei, ceeace am spus acum nouă luni în Senat, fără ca nimeni să se ridice atunci în contra noastră, o repet și acum : voiam ca regulamentul să fie executat de noi, inspecțiunea, privigherea o acordăm Europei să puie ori pe cineva va voi ea. Aceasta am zis-o în Senat și d-voastră n'ați zis nimic ; nu facem astăzi decât să repetim ceeace am zis acum nouă luni în Senat : **aplicarea regulamentelor de noi, iar supravegerea a acordăm Europei ca să o încredințeze cui va voi.**

Dar, d-nu Maiorescu ne întreabă dacă vom putea dobândi aceasta ? Ei, domnilor, dacă d-voastră vă simțiți în stare să dobândiți mai mult, sau să dobândiți în mod clar și precis numai atât cât am cerut eu, și cât persist a dobândi, vă dăm puterea chiar de astăzi ; dar să luați angajamentul pe față...

D. P. Carp. Nu vi-o cere nimeni.

D. președinte al consiliului, I. C. Brătianu. Nu cereți puterea ?

D. P. Carp. Nu o cer dela d-voastră.

D. președinte al consiliului, I. C. Brătianu. D. Carp și cu ai d-sale nu cer puterea dela noi, nu o cer dela țară ; (aplauze)

fiindcă eri ne-a făcut o teorie contrarie d-sa, şi azi d. Lahovari a făcut alta tot pe acelaş ton, a zis că noi suntem ţinuţi la putere de poporul ignorant şi că oamenii inteligenţi sunt pentru d-lor; ne-a zis şi mai mult decât atât, ne-a zis că am creat o reţea de funcţionari in cât ţinem toată ţara sub mâna noastră. *Vă pare rău că am creat acei funcţionari, că am luat acele funcţiuni din mâna străinilor şi le-am dat* (aplauze). *Aveţi mai multă încredere în străini decât în români?*

D-voastră veniţi astăzi şi faceţi acuzările cele mai teribile acestui minister. Cineva dat acest acest curagiu?

De ce până nu a venit chestiunea că au fost ofensaţi la Viena, d-voastră eraţi aşa buni băieţi (aplauze, ilaritate)? ba se credea chiar că era să veniţi în minister. Ei bine, de unde vă vine acum acest avânt, această furie c'a Sfântului Pavel pe drumul Damascului când 'i-s'a făcut lumină, fiindcă nu este altceva în chestiune decât tot Dunărea? Dar încă odată repet, dacă credeţi că noi suntem în ajunul de a cădea dela putere prin străini, atunci veniţi şi luaţi puterea şi luptaţi în contra străinilor spre a dobândi mai mult decât ceeace credeţi că puţina noastră dibăcie politică poate să dobândească.

D-lor, ca să vedeţi că timpurile acelea au trecut în cari unele puteri îşi însuşiau dreptul de a înrâuri într'o ţară ca să pună un guvern partizan al său, precum de exemplu făcea odată Anglia în Constantinopol, Lordul Granville vine prin o circulare, fiindcă se zicea că primul ministru actual din Egipt este partizanul Angliei, şi zice: „In opiniunea guvernului Majestăţei Sale ministerul de partid rezemându-se pe o putere străină, sau pe o influenţă personală a unui reprezentant străin, nu este susceptibil de a fi folositor nici ţărei pe care o administrează, nici acelei Puteri care l-ar fi adus la putere". (Aplauze). Zice mai multe mai sus, dar nu citesc tot, zice că ar fi cea mai mare jignire şi lovitură ce s'ar da şefului Statului. Lord Granville este un om de 80 ani, cu o lungă experienţă şi fiţi bine încredinţaţi că cuvintele sale sunt luate totdeauna în mare băgare de seamă.

D-lor, nu a fost în intenţiunea guvernului Român de a atinge întru nimic guvernul Majestăţii Sale Impăratului Austriei, pentru care avem toată condescendenţa. Dar chiar dacă noi am fi fost atât de nesocotiţi, dacă am fi cunoscut atât de puţin istoria, şi dacă am fi avut atât de puţin instinct de conservaţiune în cât să jignim o mare putere, Regele, care are o adevărată veneraţiune şi amicitie pentru Impăratul Austriei, şi aceasta nu este numai un sentiment personal, ci este chiar tradiţional în familia de Hohenzollern, ne-ar fi oprit.

Ei d-lor, când un minister, fie din Austria, fie de ori unde, cată să'şi apere interesele ţărei sale, şi nu poate să le combine destul de bine în cât interesele sale să fie în armonie cu interesele statului nostru, aceasta ne poate opri pe noi de a desbate cu acel minister, şi a'i arăta cari sunt drepturile şi interesele noastre? poate fi aceasta o ofensă? Eu sunt încredinţat că nu a fost decât

o simplă neînţelegere, o rea interpretare, care la mulţi dela noĭ are să le apese pe conştiinţă. Dar 'mi veţi zice de ce această presupunere? Pe când vorbea ieri d. Carp 'mi aduse aminte că fratele meu Dimitrie Brătianu, trecând odată pe la Viena, s'a dus să viziteze pe ducele de Grammont, care era ambasador al Franţei pe lângă curtea din Viena, şi ducele de Grammont i-a făcut despre Ţara Românească un tablou îngrozitor. Atunci şi frate-meu i-a zis: dar bine Duce, cine a putut să vă dea o asemenea idee despre ţara noastră? Compatrioţii d-voastră cari trec pe aci, ia răspuns ambasadorul.

In discursul de eri al onor. d. Carp, 'mi-am adus aminte de cuvintele regretabilului răposat baron Haymerle, care 'mi zicea că noi am creet un curent în ţară în contra Austriei, că ţara nu s'a gândit nici odată la chestiunea Dunărei, şi că noi am creat curentul acela, fiindcă noi suntem inamicii Austriei şi amicii altei puteri. Ce au fost cuvintele de ieri ale d-lui Carp decât aceasta? Că curentul a fost conceput de Rusia la început, şi noi în fine ne-am făcut instrumentul acelor intrigi ruseşti. Tot aceste sunt şi cuvintele răposatului baron Haymerle, cuvinte pe cari onor. d. Carp vine şi le afirmă aci, în Cameră, şi care negreşit că vor fi fost şi de alţii împărtăşite, fiindcă şi Baronul Haymerle nu le cunoştea şi nu putea şti decât tot dela ai noştri. Ei bine, în acest mod voesc d. Carp şi d. Lahovari să ne ajute? căci d. Lahovari astăzi a zis că ne va da concursul său din toate puterile d-sale dacă ne vom pune pe tărâmul cutare. Cu acest mijloc ne veniţi în ajutor?

Dar, d-lor, ce mi s'a părut ciudat din partea opoziţiunei este că atunci când în chestiunea Dunărei zice că trebue să ţinem sus şi tare Drapelul drepturilor şi intereselor noastre, face un tablou de ţară şi de guvern, cu care cu drept cuvânt se dă arme ca să se zică: cum? Singuri ei spun că legile nu se aplică, că acolo este cea mai mare desordine, cel mai maré arbitrariu; cum dar noi, Europa, avem să ne lăsăm ca ei să ne aplice acele regulamente ale lor? Astfei d-voastră contribuiţi ca să ne daţi putere de a lupta pentru apărarea drepturilor şi intereselor noastre?

Bine, d-le Lahovari, mi-aţi spus că aţi tăcut de când am sugrumat pe fratele meu în culise, ca să viu eu la putere; prea bine, aţi tăcut; dar nu puteaţi să mai tăceţi şi până mâne până se vota proiectul de adresă? (aplauze).

Mereu ne tot vorbiţi ca să nu întrebuinţăm cuvinte vagi, cuvinte sforăitoare. Dar mai sforăitoare cuvinte ca acele ale d-lui Lahovari nu s'au auzit niciodată în acéastă Cameră! (aplauze).

Ne-aţi spus că am vărsat sânge românesc. Vă pare rău, d-le Lahovari? Când unii în Senat ne acuza de aceasta, le ziceam: negreşit că acei cari au mers să-şi verse sângele pe câmpiile Plevnei, nu vor mai fi niciodată instrumentul d-voastră ca să sugrumaţi vocea României (aplauze).

Ne-aţi acuzat că nu am apărat ţara. In privinţa aceasta v'a spus onor. d. Costinescu că d-v. a-ţi fost la cârma ţării în toată liniştea şi nu numai atâta, dar nu a-ţi avut nici o opoziţiune în

Cameră, căci vă aduceţi aminte, d-lor, că pe atunci, dacă vreunul îndrăznea să se scoale şi să vorbească ceva contra guvernului, pe dată se ridica ca un leu d. Lahovari şi d. Catargiu şi'i închidea gura; pecând astăzi vedeţi ce se petrece: să luăm procesele-verbale de pe atunci şi să le comparăm cu cele de acum şi să vedem cât vorbea opoziţiunea atunci şi cât vorbeşte acum. Astăzi numai d-v. ţineţi tribuna şedinţe întregi.

Ce dar a-ţi făcut atunci când nu era nimeni ca să vă ţină în loc ? Aţi făcut împrumuturi cu sutimi de milioane pentru ca să acoperiţi deficitele budgetare ; de oarece noi am făcut războiul peste Dunăre şi cu toate acestea nu am băgat ţara în datorii. Dacă veţi zice că am emis bilete hipotecare, ei bine chiar acel împrumut cu bilete hipotecare, care nu a costat pe ţară un ban, şi care a înlesnit aşa de mult toate transacţiunile, nu s'au întrebuinţat nici pe jumătate ; căci 12 milioane s'au cheltuit din acei bani pentru facerea drumului de fer dela Mărăşeşti la Buzău, va să zică nici acele 20 milioane şi ceva în bilete hipotecare nu le-am cheltuit pentru război. Dar dacă acest război ar fi fost pe timpul când Dv. eraţi la putere, era să vă coste sutimi de milioane, căci dacă aţi cheltuit sutimi de milioane în timp de pace şi când am venit noi nu am găsit nici o puşcă, nici un tun, nu am găsit nimic cumpărat de D-voastră, când nu aveaţi decât o armată de vre-o 6—7 mii oameni, apoi ce aţi fi trebuit să cheltuiţi când era vorba să puneţi pe picior de război o armată bine echipată de peste 60.000 oameni ? V'ar fi fost de ajuns numai 12 milioane ? Aţi zis că noi am făcut legi cu care am încleştat ţara, şi că prin aplicarea lor am devenit stăpâni absoluţi astăzi.

Ei bine şi D-voastră aţi făcut legi precum am făcut şi noi, dar ia să vedem care din aceste legi au încleştat ţara ? Toate legile pe care le-am făcut noi nu au folosit de cât în interesul ţărei şi al publicului întreg, şi negreşit că D-voastră cari nici o dată nu aţi voit, nici voiţi să vă uniţi cu natura, vă pare rău că astăzi v'a făcut astfel de legi încât sunteţi siliţi să vă supuneţi lor şi nu le veţi mai putea înlătura decât numai cu baioneta, dar nu cu baionetă românească, ci străină, căci altfel nu veţi mai putea impune poporului român voinţa Dv. (aplause).

Iată cum v'am încleştat noi pe Dv. silindu-vă că, dacă aţi voi să mai aveţi puterea, să ţineţi socoteală de voinţa ţărei. (aplauze).

D-lor, v'am spus şi v'am repeţit de mai mule ori că, dacă n'am voit să dăm documentele comisiunei, nu a fost pentru altceva de cât că în trecut, atât în cestiunea Dunărei cât şi în cestiunea Drumurilor de fer. şi în alte cestiuni s'au făcut indiscreţiuni, fără voinţa Dv. negreşit, dar ce voiţi ? Copilului 'i place să vorbească mult ; şi v'am spus în comisiune, că toţi reprezentanţii noştri din străinătate ne-au făcut cunoscut că nu ne mai poate comunica nimic confidenţial, fiindcă îndată se divulgă.

Va veni un timp când vă vom putea pune la dispoziţiune archiva ministerului de externe. Şi noi n'avem de, gând să emigrăm ; când veţi găsi acte care să fi compromis cestiunea Dunărei. atunci sunteţi în drept să ne osândiţi după cum vom merita.

Credeţi Dv· că cestiunea pusă înaintea Europei întregi, dacă ar fi fost un angajament din partea guvernului nostru, socotiţi că puterea aceea către care ne-am angajat n'ar fi venit să se prevaleze de acel angajament, dacă Dv. ziceţi că s'a încercat să se prevaleze numai de o simplă conversaţiune cu d. Boerescu?

'Mi aduc aminte că D. Carp, 'mi făcea imputarea că am fost puţin respectuos pentru puternicul nostru vecin: a zis că unul din agenţi noştri,—şi nu cred că a înţeles pe D. Cogălniceanu,—a făcut un memoriu care era provocator.

D. Carp. N'am zis aseasta, am zis că am făcut polemică, care nu trebuia să se facă de un ministru al ţărei.

D. preşedinte al consiliului. Că unul din agenţii noştri ne-a trimis un memoriu, că alţi l'au făcut ca să 'l comunice într'un mod intim. Ei bine eu la toţi le-am zis că trebue să ne mărginim numai în a apăra drepturile noastre, dar nici odată să nu atacăm, nisi să provocăm.

Şi aceasta am zis'o amicilor Dv., le ziceam: apăraţi dreptul Dv., nu atacaţi fiindcă compromiteţi cauza dacă puneţi violenţă, pasiune sau provocare.

Tot acest limbagiu l'am ţinut şi agenţilor noştri, ca să apere drepturile ţărei, nici odată să provoace. Dacă vre'unul îşi va fi permis mai mult decât este în instrucţiunile noastre, aceea rămâne pe seama sa. A putut să i se întâmple şi D-lui Carp ca aginte să meargă câte o dată mai departe decât ce a voit ministrul.

D-lor cestiunea Dunărei este întreagă fără să să fie întru nimic compromisă.

Opiniunea noastră până astăzi a fost ca reglementele cari sunt făcute de comisiunea Europeană să fie executate de noi.

Supravegherea o primim oricine va voi să o facă.

Voci. Cum oricine? Chiar o putere singură?

D. preşedinte al consiliului. Ca delegat. Modul cum să se facă această supraveghere nu pot să-l determin eu, căci aceasta nu atârnă numai de mine, trebue aci şi consimţimântul celui interesat. Dacă Dv. vă pricepeţi a face mai bine decât noi, atunci D-le Carp, vei fi marele cancelar al României şi vei conduce destinul ei (aplauze).

ANEXA XVIII

Şedinţa Adunărei Deputaţilor

din 27 Aprilie 1882.

Interpelarea d-lui Grădişteanu

D. P. Grădisteanu. D-lor, era natural că într'un Stat nou ca al nostru, chestiunile de înaltă politică să nu fie bine cunoscute. Era natural că la început opinia publică să nu poată fi formată în privinţa acestei mari chestiuni care a luat numele de

chestiunea Dunărei, De atunci însă.... apă multă a trecut pe Dunăre, şi opiniunea publică a avut timpul să se formeze, această chestiune a putut să fie studiată şi cunoscută de toată lumea.

Ar fi dar poate pretenţios din partea mea de a face o expunere a chestiunei «ex profeso», din fir şi până în aţă, înaintea acestui onor. Senat.

Ne aflăm faţă cu o propunere comunicată guvernului român, prin guvernul francez, propunere care a luat numirea admisă în comun de propunerea *Barrère*. In această propunere se află un şir de articole, unele mai violătoare decât altele drepturilor noastre suverane; instituirea unei comisiuni mixte întrodusă în dreptul internaţional alăturea cu comisiunea europeană; două drepturi cari stau just puse în regimul fluvial pe Dunăre: deoparte comisiunea europeană care represintă libertatea absolută a navigaţiunei, garantată, pusă sub scutul Europei întregi, şi de altă parte o comisiune mixtă de riverani la care s'a adăogat, nu ştiu cum, şi Austria plus un alt delegat; şi apoi creaţiuni de inspectorate, creaţiuni de o mulţime de instituţiuni cari vin să se amestece nu numai în supravegherea pe care nici guvernul nici ţara nu o contestă Europei, întrucât este vorba de libertatea Dunărei, dar şi în privinţa execuţiunei. Faţă cu această propunere am crezut de datoria mea să întreb pe d. ministru de externe şi pe d. prim-ministru, care dirige politica ţărei, care este atitudinea guvernului? şi dacă poate să ne spună ce instrucţiuni a dat delegatului nostru la Galaţi în comisiunea Dunăreană asupra acestei propuneri?

Răspunsul d-lui ministru de externe, Eug. Stătescu

D. ministru de externe, Eug. Stătescu. D-lor, opinia şi vederile guvernului în chestiunea care face obiectul interpelărei, Corpurile legiuitoare şi ţara întreagă le cunoaşte. Nu este întâia oară că guvernul a avut ocaziunea să'şi explice vederile sale în această privinţă şi să indice bazele generale pe care el crede că s'ar putea rezolvi dificultăţile eşite din aplicarea art. 55 al tractatului de Berlin. Prin urmare, eram în drept a crede că vom fi dispensaţi de a ne explica din nou şi a reveni asupra explicaţiunelor şi declaraţiunelor formale ce am făcut deja şi care sunt consemnate în actele oficiale cele mai solemne şi în toate cuvintele noastre. Fiindcă însă propunerea franceză deşteaptă din nou îngrijirile dv., şi suntem interpelaţi, voiu aminti din nou principiile cari au servit şi servă de normă guvernului în această chestiune.

Guvernul, d-lor, a considerat totd'auna şi consideră şi azi dreptul de a face poliţia fluvială în apele sale ca un drept inherent suveranităţii chiar a Statelor ţărmurene.

In ce se atinge în special de partea Dunărei între Galaţi şi Porţile de Fer, dreptul acesta România l'a avut totd'auna şi înainte chiar de a fi Stat independent. Ea l'a avut şi l'a exercitat fără ca nimeni să i-l pună în îndoială, fără ca să i-se conteste vreo dată de cineva, şi fără ca ea să'l fi întrebuinţat alt-fel decât în inte-

resul libertăței și desvoltărei navigațiunei. Precum am stabilit-o în atâtea rânduri, și am avut onoarea s'o afirmăm în toate ocaziunile în instrucțiunile ce am dat reprezentanților noștri în străinătate, o pot declara și azi, în deplină convingere, că tractatul dela Berlin nu a luat României acest drept. Insărcinând comisiunea europeană a Dunărei cu elaborarea regulamentelor de navigațiune pentru această parte a fluviului, tractatul dela Berlin nu a avut în vedere să lipsească Statele riverane de un drept firesc al lor, nici nu a încredințat acest drept altora. Asemenea lucruri nu se sub-înțeleg; ele trebuesc exprimate într'o dispoziție formală a tractatului și asemenea dispozițiune în tractatul din Berlin nu există.

Statele țărmurene au dar dreptul de a face ele înșile poliția fluvială, administrativă și judecătorească în apele lor; România, exercitând acest drept, n'a abuzat de dânsul contra nimănui. Ea a căutat totd'auna să favorizeze desvoltarea comerțului și a navigațiunei pe Dunăre, a tratat în mod egal toate pavilioanele, și n'a jignit interesele nimănui, căci acesta era și interesul său propriu.

Putem dar afirma fără teamă de a fi desmințiți, că menținerea acestui drept în mâinele noastre nu este incompatibilă cu libertatea cea mai absolută a navigațiunei, cu ocrotirea intereselor comerciale a tutulor Statelor. Din contra, putem zice că ea este o garanție mai mult.

Dar dacă am afirmat acest drept al țărei, și l'am revendicat prin toate actele oficiale emanate dela noi, de altă parte guvernul nu a ezitat de a recunoaște Europei dreptul de supraveghere asupra modului cum reglementele aveau să fie aplicate, și aceasta ca o garanție mai mult interesele lor comerciale pe această parte a Dunărei.

Acestea sunt, d-lor, cele două idei fundamentale cari ne-au ghidat dela început în această chestiune, care au servit de bază programului din Mesagiul de deschidere a Corpurilor legiuitoare în prezenta seziune, și cari au devenit programul chiar al națiunei întregi.

De atunci ca și înainte noi nu ne-am depărtat de acest program, l-am susținut în toate ocaziile, și ne-am dat toate silințele ca să'l facem să prevaleze în consiliile tuturor Puterilor interesate.

Interpelarea d-lui Grădișteanu, nu poate avea dar alt înțeles decât acela de a ști dacă guvernul consideră propunerea franceză ca răspunzând la această îndoită idee, dacă noua soluțiune ce se propune comisiei europene este mai conformă cu tractatele decât cea dintâiu.

D-lor, pentru a respunde la această întrebare n'am nevoe să intru într'o analiză amănunțită a proiectului în chestiune. Textul acestui proect îl cunoașteți astăzi toți, și fiecare ați putut vedea că sub raportul care ne preocupă mai cu seamă pe noi, el nu diferă în mod simțitor de proiectul anterior.

Este adevărat că prin adjoncțiunea unui al cincelea membru la cei patru din care urma să se compue comisia mixtă după anteproect, și prin luarea acestui membru din sânul comisii europene,.

s'a înlăturat posibilitatea unui partagiu de voturi în sânul comisiunei mixte şi necesitatea votului preponderant reclamat de Austro-Ungaria în această comisiune; şi sub acest dublu raport putem zice că propunerea franceză constitue un progres asupra proectului anterior. Aţi mai putut asemenea observa că această propunere tinde a subordona cât mai mult acţiunea comisiei mixte la controlul comisiei europene; şi a lega indisolubil existenţa unei comisiuni de a celeilalte.

Dacă însă inconvenientele vocei preponderante sunt în parte înlăturate, (zic în parte fiindcă de fapt ele tot se pot întâmpla atunci când prin efectul preînoirei alfabetice aceiaşi putere s'ar găsi având doi reprezentanţi în sânul comisiei mixte) pe dealtă parte însă sub raportul puterilor şi atribuţiunilor nouei comisiuni de instituit —să nu ne facem iluziuni,—nu este nici o deosebire între proectul primitiv şi acesta de acum. In acesta ca şi în acela nu este vorba numai de o simplă comisiune de supraveghere a se institui pe această parte a fluviului; ci de o autoritate fluvială însărcinată cu administraţia chiar a intereselor navigaţiunei, cu dreptul de a face poliţia fluvială în toată întinderea lui, şi acela de a numi şi revoca pe agenţii dependenţi de dânsa, sau pe cei mai mulţi dintrânşii.

Din acest punct de vedere noul proect se găseşte în contradicţiune cu una din bazele esenţiale ale programului nostru, şi deaceea ar trebui să fie menţinut, altfel nu am ezita de a'l declara inadmisibil. Dacă însă s'ar primi ca noua comisiune de institut să fie mărginită la simplu rol de supraveghere, ceeace ar implica o enumărare precisă a atribuţiunilor ei; dacă s'ar exclude cu desăvârşire posibilitatea chiar de fapt a unei poziţiuni privilegiate pentru vreo putere oare-care din cele reprezentate în sânul acestei comisiuni; dacă elementele neriverane ce s'ar întroduce într'însa nu ar intra cu alt drept decât cu acela al unei delegaţiuni din partea Europei; dacă în fine s'ar face statelor riverane partea care li se cuvine în aplicarea regulamentelor de navigaţiune, fie-căruia în apele sale, atunci cred că proectul acesta ar putea deveni o bază de comună înţelegere.

Este însă o chestiune de a se şti dacă puterile cari au luat iniţiativa acestei noi propuneri sau care au aderat la dânsa, ar fi dispuse să primească aceste modificări. Ceeace ştim numai până azi este că toate puterile au aderat la acest proect.

D. Gr. M. Sturdza. Este întrebare!

D. ministru de externe. Aşa suntem informaţi şi nu ne este permis să ne îndoim. Dar dacă nu avem nici un cuvânt pentru a crede că puterile ar fi dispuse să considere acest proect ca susceptibil de modificare în senzul ideilor şi vederilor noastre, ceeace ştim însă şi ceeace putem asigura pe Corpurile legiuitoare este că fără aceste modificări pe care noi le considerăm ca esenţiale şi indispensabile, nici adeziunea României nu va putea fi câştigată la această propunere. (aplauze)

ANEXA XVIII

Ședința Adunărei Deputaților

din 2 Mai 1882

Discursul d-lui Al. Lahovari

D. Al. Lahovari. D-lor deputați, nu voiu veni și eu să dau D-lui ministru o a treia sau a patră soluțiune în chestiunea Dunărei pentru mai multe cuvinte ; întâi, fiindcă sunt sigur că nu'i va place. A primit deja foarte rău soluțiunile binevoitoare pe cari lea indicat atât D. Kogălniceanu cât și D. Carp. Atât soluțiunea energică, bazată pe tratate, a d-lui Kogălniceanu cât și soluțiunea mai domoală, mai împăciuitoare a D-lui Carp a displăcut D-lui ministru de externe. Una este prea tare, cealaltă prea slabă.

D. ministru de externe are cu totul dreptate. Este evident că soluțiunea unei asemena chestiuni îi aparține D-sale precum și gloria și răspunderea va fi a D-sale și s'a sfârșit, are dreptate mai cu seamă pentru acest adevăr elementar *à la Pallisse* cum zicea D. Carp că într'un guvern coustituțional acțiunea est a guvernului, critica, blamul sau aprobarea și glorificarea sunt ale camerilor.

Eu, D-lor, nu voiu fi din partea acelora cari dau povețe cari nu se urmează și înmânează soluțiuni cari sunt respinse. Nu voi fi, și sunt încredințat că nu se aștepta D. ministru, nici din aceia cari vor cânta un imn, in chestiunea Dunărei, guvernului, și îl vor lăuda că bine a condus această afacere și că o va sfârși bine. Dacă o va sfârși bine sau rău este treabă viitorului și a providenței ; noi nu putem încă să ne rostim și nici nu voesc să fiu profet de nenorocire.

. . . .

. . . .

D-lor, chestiunea Dunărei este veche, de trei ani după cum am zis : Discuțiunea de astăzi, are o mare importanță căci se apropie de sfârșit. Este ora supremă în care mai putem noi delibera asupra ei.

D. Kogălniceanu zicea dăunăzi, că chestiunea Dunării este o ființă în trei ipostase ; eu mă voi servi de o comparațiune mai puțin teologică, mai profană, voiu zice că a fost o dramă din care s'a jucat patru acte și cu mai multe incidente comice : întâiul act a fost neacceptatul ante-proiect al Austriei am putea zice prologul, al doilea act se caracterizează prin activitatea politică și faimoasele note ale ministrului Boerescu, cari dacă ar fi să punem un afiș, cum se face, cu enumărarea tablourilor n'am găsi mai bun pentru această parte a piesei vestită decât sondarea terenului, acea sondare a fost descrisă în pagine trainice — ca să nu zic neperitoare — de către D. Kogălniceanu, al treilea act a fost propunerea Barrère și al patrulea act aparține D-lui Stătescu. Este actul frazelor târzii. Aci vă voi aduce aminte acel sforăitor Mesagi Regal pe care l'a urmat o repede și umilitoare dare

înapoi. Mâine are să se joace la Galaţi actul final. Cu 24 ore înaintea acestui desnodământ care pare până acum a fi fatal drepturilor acestei ţări, guvernul vine şi ne întreabă ce are de făcut? D-lor, din două lucruri unul; ori această întrebare este serioasă, sau este o simplă comedie? Dacă est o simplă comedie, o representaţiune gratuită care se dă ţărei în ajunul unor fapte atât de importante îndeplinite; dacă este un fel de petrecere ca să se mai ademenească această opiniune publică atât de înşelată, nu avem nimic de zis, putem petrece timpul şi aşa decât altmintrelea; dacă este ceva serios voi întreba pe D. ministru. De trei ani decând se discută chestiunea (deşi chestiunea e veche de 20 de ani, dar de trei ani s'a adus pe un târâm nou acel al pretenţiunilor Austriei formulate în ante-proectul său) de trei zile decând desbatem ante-proiectul austriac.

Acest guvern, acest minister n'are încă o opinie, o hotărâre luată? Şi aşteaptă, cu 24 ore înainte de nişte resoluţiuni, poate supreme şi definitive, pentru a se pronunţa! Şi vine aci să stea la o conferinţă academică, cu noi cerând dela majoritate şi chiar de la minoritate soluţiuni improvizate pe care de altmintrelea declară că nici că le va urma.

Acesta se chiamă guvern!

Se chiamă diplomaţie!

Acesta se chiamă şir de idei? Apoi, d-lor, chiar un advocat ordinar când are un proces puţin important, se prepară el numai cu 24 ore înainte, şi când vrea să se povăţuiască cu cineva, nu vine că să povăţuiască în preziua resolvirei procesului.

Ce voiţi, d-lor miniştri? Voiţi să ştiţi opiniunea ţărei? Voiţi să cunoaşteţi cum i se înţeleg drepturile ei? Voiţi să ştiţi sentimentul general al naţiunei, al presei, al Camerei acesteia, al Senatului, sentimente cari sunt în fundul fundului inimei tuturor, nu acele sentimente de oportunitate cari se rostesc prin voturi de complesenţă pentru a vă menţine la putere,

Voiţi să deşteptaţi sentimentul naţional care doarme în fundul inimei tuturor românilor? Ei bine acest sentiment îl cunoaşteţi; încă de acum un an am avut onoarea să-l rostesc în mijlocul aprobărilor d-voastră; el este: menţinerea tratatelor de Berlin şi Paris în privinţa Dunărei; menţinerea tratatelor în adevăratul înţeles, în adevăratul interes, fără interpretaţiuni advocăţeşti, fără subtilităţi (aprobări).

Aceasta este ceea ce voieşte ţara, ceea ce voieşte presa, ceea ce voieşte minoritatea şi chiar majoritatea şi trebuie să voiţi şi d-voastră, Dar aceasta àjunge pentru noi când am zis aceasta: Dix et salvavi animam meam.

Am zis şi rămân în pace cu sufletul meu. Dar pentru d-voastră guvern care aveţi puterea, direcţiunea, pentru d-voastră nu ajunge, nu este destul, şi acel sentiment pe care-l cunoaşteţi foarte bine, trebue să aveţi şi buna credinţă de a voi sincer, şi dibăcia de a-l face să treacă în rândul faptelor, Dibăcia n'aţi avut-o de sigur şi buna credinţă vom vedea dacă aţi avut-o complectă.

Ei, d-lor, de sigur că suntem toţi patrioţi; este o politeţă care se face dela guvern la opoziţiune şi dela oposiţiune la guvern. D-voastră nu ne a-ţi făcut-o prea mult când eram noi la guvern, dar noi suntem mai blânzi, mai răbdători.

Nu discutăm dar patriotismul însă sunt atâtea moduri de a înţelege acest patriotism încât de multe ori poate să fie un abis între unii şi între alţii. Să vedem dar d-voastră cum aţi lucrat în această chestiune? Ce aţi făcut dela început şi dacă tot ce s'a urmat nu este consecinţa logică a amânărilor, a îndoelilor, a compromisurilor, a încercărilor d-voastră în această chestiune. Să vedem dacă guvernul a fost totdeauna sincer şi dacă a fost vre-odată abil.

Ante-proectul austriac se prezintă. El lovea în tractatul din Berlin în două puncte: înfiinţa o comisiune mixtă care care nu se prevăzuse nicăeri şi care chiar este contrarie textului formal al tratatului, precum voi avea onoare să demonstrez. Tratatul de Berlin n'a prevăzut comisiunea mixtă şi nici nu putea s'o prevadă, căci se vede din textul tratatului că n'a trecut aceasta prin mintea nici unui diplomat din acei care l-a subscris.

Faptul că pentru facerea regulamentului de navigaţiune şi priveghiere s'a alăturat la comisiunea europeană statele ţărmurene care nu făceau parte dintr'ânsele, precum Serbia şi Bulgaria, esclude însuşi ideea unei noui comisiuni speciale a Dunărei dela Galaţi la Porţile-de-Fer.

Această comisiune este după ante-proiect o comisiune permanentă şi i se da drepturi cari nu aparţin decât suveranităţei statelor, căci comisiuni pentru regularea navigaţiunei fluviilor, sunt pretutindeni; nu este o inovaţiune în dreptul public european. Avem una la Escaut, alta la Rin, este chiar la Prut; dar o comisiune care ca să însuşească sieşi o parte din suveranitatea statelor era numai comisiunea dela Galaţi până la gurile Dunării: numai aceasta era în condiţiuni excepţionale, fiindcă excepţionale au fost împrejurările în cari s'a făcut, pentru că gurile Dunării erau în mânele unei puteri orientale ca Turcia, pentru care suveranitatea absolută, dela tratatul dela Paris încoace, numai era decât un simplu cuvânt; Turcia săpată de Europa a ajuns una din acele puteri pe care toate celelalte se obicinuise de a o ţine în tutelă, asta nu era numai în privinţa gurilor Dunării, dar acum chiar nu i se impune comisiuni pentru finanţe, nu se amestecă toţi în administraţiunea ei interioară? Noi dar primind aceste guri ale Dunării în asemenea condiţiuni, le-am luat cu sarcinele lor, căci este o zicătoare română că *calul de dar nu se caută pe dinţi.* Prin actul adiţional votat de'ună-zi, d-voastră aţi mai adăogat încă ceva prin care v'aţi pus mai jos decât Turcia, fiindcă inspectorii pe cari îi numea Sultanul, i-aţi primit să-i numească d'a-dreptul comisiunea dunăreană. Va să zică aţi cedat chiar din drepturile acelea cari le păstrase însăşi Turcia.

Acum, d-lor, afară de această excepţiune în dreptul public, ce poate să existe pe orice fluviu pe marginea căruia sunt mai mulţi

riverani de o potrivă neatârnaţi, de o potrivă suverani. Aceşti riverani se învoesc, numesc o comisiune însărcinată de a le face regulamente de navigaţiune şi fiecare în apele şi pe malurile sale execută acele regulamente, supraveghindu-se unul pe altul în privinţa îndeplinirei lor.

In cât priveşte alcătuirea regulamentelor nu se mai poate urma astfel căci tratatul dela Berlin a hotărât autoritatea care trebue să le întocmească. In cât priveşte execuţiunea lor rămânem în dreptul comun. Ea este a statului pe lângă teritoriu şi în apele căruia se face navigaţiunea până la marginele Talvegului, ape cari sunt considerate că fac parte din teritoriu. Numirea inspectorului, pronunţarea sentinţelor, executarea lor, aparţine statelor riverane, căci dacă este ceva care să caracterizeze suveranitatea unui stat este tocmai dreptul de a face justiţie şi de a executa sentinţa. In cât priveşte supravegherea, D. Kogălniceanu v'a dat o soluţiune: dreptul de supraveghere este al tuturor părţilor contractante. Prin urmare este al Europei. Dar executarea acestor regulamente aparţine şi trebue să aparţină exclusiv statelor riverane aflate pe întinderea ţărmurilor Dunărei. Acesta este un drept inerent suveranităţei lor. Până aici se pare că suntem de acord. Insă când este vorba de supravegherea Europei aci se încurcă firele. *A face regulamente de supraveghere* zice tratatul. Asta va să zică *a supraveghea?* şi când ar avea să zică *a supraveghea*, cum şi de ce organe să se facă această supraveghére? Aci este toată fineţa D-lui ministru de externe. De aci voeşte să ne conducă pe o clină foarte nesimţită dar foarte repede, la comisiunea mixtă... (Intreruperi). Veţi vedea, d-le ministru, că v'am urmat cu multă băgare de seamă şi credeţi-mă că mi-a fost greu, fiindcă d-v. aţi vorbit având o cauză foarte grea de pledat cu mult talent, dar cu multă subtilitate şi multe întortochiări.

D. ministru de externe. Imi daţi voe să vă explic?

D. Al. Lahovari. Vă rog să mă lăsaţi să'mi sfârşesc ideia. căci ajungem la un punct foarte delicat. Supravegherea, da, este a Europei, a concertului tuturor puterilor semnatare. Dar aci este o diferenţă, una este facerea regulamentelor de supraveghere, şi altă este exercitarea materială a supravegherei. Facerea regulamentelor, regulele după cari are să se facă supravegherea este evident, aparţine comisiunei; aceasta este hotărât prin tratatul dela Berlin. Cum se va face însă supravegherea? Ei! aceasta am avut onoare să v'o spun în interpelarea ce am făcut acum un an, în această chestiune. Exercitarea supravegherei se face între state suverane care se leagă unul faţă cu altul prin tratate, prin organele ordinare care fie-care stat le are acreditate pe lângă celalt. Pe noi tratatul de la Berlin ne leagă fiind că l'am primit. Regulamentele făcute de comisiunea europeană cu delegaţii ei în baza art. 55 al tratatului de la Berlin ne leagă; supravegherea însă se face prin diplomaţie, adică că un stat care a iscălit într'un tratat este moralmente şi materialmente angajat să'l execute; şi dacă nu'l execută, ei! sunt mijloace cunoscute pentru a'l sili să'l exe-

cute. In acestă situaţiune este România cu acest avantagiu pentru ceilalţi că România fiind slabă şi Europa tare nu'i va trece nimănui prin gând că România are să calce vrodată angajamentele ce le-a subscris, dacă chiar interesul său n'ar povăţui-o să le execute cu cea mai întreagă bună credinţă. Ce vrea să zică însă şi ce ar mai avea a face pe lângă supravegherea exercitată de puternica Europă în contra bietei Românii, o comisiune europeană specială şi permanentă însărcinată de a exercita acest control?

Ei! d-lor, nu vedeţi că atuncea este pur şi simplu o epitropie, şi nu se mai potriveşte faptul acesta de epitropisire cu acel control ce se cuvine să fie între toate statele suverane occidentale. Aci este mai mult un fel de tutelă, de consiliu judiciar, cum se impune statelor orientale, de care se vede că Europa nu s'a deprins încă să ne deosebească? Supraveghere există de sigur între Franţa şi Germania pentru executarea tratatului dela Francfurt: şi Franţa nu şi-ar permite nici odată să încalce. Ar primi ea însă o comisiune specială de supraveghere? Aceasta există numai la Cair pentru interesele străine care sunt angajate acolo (aplause). Iată deosebirea, iată linia de demarcaţiunea ce există între un stat occidental suveran faţă de un alt stat occidental tot atât de suveran, fie el mult mai mare şi mai puternic! şi între un stat oriental decăzut faţă cu care se violează toate aceste principii şi regule de drept internaţionale. Aceasta fiind deosebirea; în care categorie voiţi să fim puşi? Intr'una sau întralta, aci este o linie de deosebire care poate se pare unora care n'au studiat chestiunea subtilă, dar care este nemăsurată pentru noi căci ea desparte două condiţiuni de stat suveran radical opuse. Această linie e un abis între două stări, şi acest abis nu putem să'l trecem orice poduri încununate cu flori s'ar pune peste dânsul.

Prin urmare, dar, d-lor, dacă facerea regulamentelor după tratatul de la Berlin se dă comisiunei europene, dacă executarea lor trebue să se facă de statele suverane aflătoare pe malul Dunărei, şi dacă supravegherea aparţine după principiile şi în marginele dreptului internaţional tuturor puterilor semnatare, ce va mai face această comisiune mixtă pe eare a primit-o D. Boerescu şi pe care voeşte s'o primesc sub alt nume d. Stătescu?

D. Ministru de externe. Nu este aşa.

D. Al. Lahovari. Voiu arăta că aţi primit-o amândoi. Am urmat, d-lor, discursurile şi ale d-lui Boerescu şi ale d-lui Stătescu din Senat şi din Adunare şi am văzut că d. Boerescu zice: nu am primit comisiunea mixtă, dar adaogă totdeauna, aşa cum ni s'a propus; d. Stătescu zice asemenea nu primesc propunerea Barrère *aşa cum ni se înfăţişează.*

D-lor, am băgat de seamă că acest membru de frază are mai multă importanţă de cât toate discursurile Dv., va să zică în principiu primiţi şi comisiunea mixtă şi propunera Barrére; însă voiţi să vă certaţi asupra modalităţii ei, asupra amănuntelor. Ei! vă întreb ce va face o comisiune mixtă aşa cum o voeşte d. Stătescu, dar care nu va avea să facă regulamentele fiindcă ele se

fac de comisiunea europeană; nu va avea să le execute fiindcă executarea se face de statele riverane; nu va avea să numească inspectorii, căpitanii de porturi, fiindcă ei se vor numi de statele riverane şi suverane; nu va avea să supravegheze şi să cheme la observaţiunea regulamentelor, fiindcă această supraveghere se va face de Europa întreagă prin mijloacele ei proprii? Ce va avea dar să facă aceşti regi feneanţi pe malurile Dunării de cât poate să se plimbe pe uliţele Giurgiului şi să viziteze monumentele acestei cetăţi danubiene care nu sunt tocmai de văzut? Prin urmare din două una: ori o comisiune mixtă serioasă cu atribuţiuni mari atentătoare libertăţii şi suveranităţii noastre cum o propune Austria şi cum o primeşte pe jumătate astăzi d. Boerescu şi d. Stătescu, ori o comisiune de funcţionarì trândavi cari vor avea să-şi primească lefile, şi vor fi osândiţi să'şi petreacă viaţa la Giurgiu.

Ei bine, am onoare să declar d-lui ministru de externe, că ori comisiunea se va primi aşa cum o propune d-l Barrère şi Austria, sau nu se va primi de loc, şi că terenul ce l'a ales d. ministru pentru o comisiune mixtă, fără competinţă, fără juridicţiune, fără atribuţiuni şi fără ocupaţiuni .este un ce fictiv afară dacă nu o ademenire pentru a linişti opininnea publică. Prin urmare d-lor, acest teren pe care l'aţi crezut foarte abil ales, căci nu mă îndoesc nici odată de bunele d-voastră intenţiuni, nu este bun, şi trebue să luaţi dela început hotărârea de a stăruì pur şi simplu în aplicaţiunea tractatului dela Berlin în spiritul şi litera lui, veţi zice: delegatul nostru aşa a vorbit şi până astăzi nu suntem legaţi. Două chestiuni fiecare foarte grave care trebue să le explicem separat. Intâi, delegatul nostru aşà a vorbit dela început până la sfârşit, dar nu tot acelaş lucru este un delegat care vorbeşte în numele guvernului său ştiind că este sprijinit serios de acel guvern şi că susţine opiniunile ministrului său de externe, şi un delegat care la fiecare moment are grije să adaoge: aceasta este părerea mea personală, vorbesc în numele meu personal, deşì aceasta nu ar fi decât o formă după cum a zis d. I. Brătianu. Dară este o chestiune şi mai mare: ce vreà să zică apărarea şi ce putere are cuvintele acestui delegat pe care-l desminte în dosul său vorbele şi circulările ministului său în modul cel mai precis. Aşà voiţi d-voastră să urmaţi în această chestiune? Astfel de diplomaţie voiţi să inauguraţi pentru România? Voiţi să înşelaţi încă odată opinia publică cum aţi mai înşelat-o cu Basarabia şi cu Arab-Tabia? Ei, d-lor, pentru ţările mici eu cunosc că politica cea mai abilă, este politica cea mai francă şi mai lealǎ, şi nu puteţi d-voastră diplomaţi juni cari aţi eşit eri din rândurile baroului ori după o catedră de universitate şi care aţi fost deprinşi de mai mult a pledà pe dinaintea curţilor şi tribunalelor şi a tăià un text de lege în şase, nu puteţi, zic, d-voastră să vă potriviţi şi să voiţi să luptaţi în fente diplomatice cu Bismarci şi Andraşi şi chiar cu alţi mai mici diplomaţi de profesiune cu cari nu puteţi să vă jucaţi, şi dacă credeţi că-i puteţi amăgì, şi dacă încercaţi a le vorbì

cu două întelesuri veţi fi pătrunşi în micile d-voastră fineţe şi dejucaţi în aceste copilăreşti încercări. Nu primim comisiunea mixtă ne ţinem pe terenul tractatului dela Berlin. Astfel vorbeà în comisiunea dela Galaţi colonelul Pencovici, şi pe când îşi cântă cântecul său, ce făceâ guvernul, ce lucrà ministerul de externe pentru a face din această dorinţă o realitate? Astfel vorbeà d. ministru de externe Boerescu în instrucţiunile date la agenţii săi? Nu erà tot aşà, d-lor, şi a mers aşà de departe cu acele instrucţiuni, încât a provocat rebeliune şi demisionarea în urmă a doi agenţi ai ţărei, d. Kogălniceanu şi d. Calimach Catargi.

Iată instrucţiunile pozitive care le da d. Boerescu într'o notă dela Martie 1881 şi veţi vedea că acestea nu sunt glume şi veţi vedeà dacă este adevărat că această ţară nu este angajată; ministerul, guvernul este angajat şi nu poate tăgădui astăzi ceeace a scris, şi renegà ceeace a promis. D. Boerescu după ce a sondat *terenul*, cum zice d-lui, un an de zile când vine la o concluziune, scrie agenţilos săi în străinătate: *„Noi am rămânea izolaţi dacă am persistă în opiniunea emisă în comisiunea europeană de către delegatul nostru“* Aşa dar delegatul nostru a emis o *opiniune a sa*, nu zice o voinţă nici chiar dorinţa guvernului, ci zise *opiniunea delegatului* şi adaogă că nu trebue să stăruim în ea, căci am rămâneà izolaţi; *suntem dar în plecare a intrà în vederile şi a primì înfiinţarea unei comisiuni mixte şi astfel vom stà în raport cu celelalte mari state mari.* Cu care state? cu acele cari erau pentru comisiunea mixtă, iar nu cu toate, căci atunci unele cari nu admit comisiunea mixtă; adică, în fine, că România primeşte comisiunea mixtă pentru a stà în acord cu statele care o voiau! Dar celelalte a căror păreri erau în armonie cu interesele noastre cele mai scumpe, acele nu merită să fim în acord cu dânsele? Apoi acele puteri cari erau aşa de puţin interesate, cum v'a spus d. Carp, căci cel mult interesul lor merge până la Brăila şi aceasta poate să li se acorde, acele puteri natural n'au putut zice decât un lucru: dacă d-v. care sunteţi direct interesaţi vă convine comisiunea mixtă, pentru ce să-mi fac eu zile amare, pentru ce să-mi compromit eu chestiunile care îmi stau mult mai mult la inimă, ca să susţin o situaţie pentru d-voastră mai ales favorabilă pe care sunteţi cei dintâi s'o părăsiţi. Dar zice d. Boerescu n'am aderat absolut, am combătut întâiu dreptul de apel şi al doilea votul preponderant.

Ei bine, d-lor, dreptul de apel şi votul preponderent, numai aceste două lucruri lipseau ca să facă fericirea României; altmintrelea comisiunea mixtă cu toate celelalte atribuţiuni foarte grele pentru noi, D-sa o primeà.

D. ministru de externe s'a indignat adineaori în contra d-lui Carp care voia, zice d-lui, să-l pue sub tutela comisiunii europene; şi d-lui mai găseşte ocazia să facă patriotism sforăitor în dauna d-lui Carp; dar nu vedeţi că ceeace mustraţi pe d. Carp că vrea să încuviinţeze, a-ţi cerut-o ca o graţie în nota dela 1881 Martie. Dar pentru ce această indignaţie prefăcută? Aţi primit tutela comisiunei mixte în primul resort cu apel în al doilea la comisiu-

nea europeană, D. Carp vă oferă în prim şi ultim resort comisiunea europeană. Ei, în loc să aveţi doi stăpâni aveţi numai unul, şi găsiţi mijlocul să faceţi fraze înfocate şi patriotice asupra capului inocent al d-lui Carp care v'a dat această soluţiune pe care aţi solicitat-o dela început ca o graţie, ca o concesiune. Dar ce face d. Barrère ? D. Barrère credea că vă intră niţel în voe ; nu zic că propunerea d-lui Barrère este în totul conformă cu dorinţele domnielor voastre. Dar diplomatul francez credea desigur că vă face plăcere. Fiindcă aţi zis că România primeşte comisia mixtă. Va să zică România primeşte o autoritate separată, un fel de putere nouă europeană dela Porţile-de-Fer la Galaţi, cum este dela Galaţi la Mare. România mai primea şi preşedinţia perpetuă a Austriei. Rămânea chestia votului preponderant şi aceea a dreptului de apel de care Austria nu voia. Ei bine, se îndeplinesc aceste două dorinţi prin propunerea lui Barrère. Se pune în loc de votul preponderant un membru al comisiunei europene care să hotărască conflictele care s'ar ivì între cele patru puteri din comisiunea mixtă, şi când acel membru al comisiunei europene este permanent în comisiunea mixtă, el înfăţişează comisiunea europeană şi prin votul său tot deodată hotărăşte majoritatea în caz de impărţire şi totdeodată, judecă şi ca instanţă de apel căci prin deciziunea sa dată ca arbitru face apelul inutil. D. Barrère a fost încântat că a găsit o soluţie aşa de simplă, ca să împace cele două cerinţi a d-lui Boerescu. Nu zic că a fost un intepret absolut exact al cugetărilor d-voastă, nu voiu merge până a zice că această propunere a fost inspirată de d-voastră, dar putem să zicem că propunerea d-lui Barrère este fiica legitimă a circulărei d-lui Boerescu dela Martie 1881, una este consecinţa celeilalte.

Fiindcă n'aţi făcut obiecţiuni contra comisiunei mixte, ci numai votului preponderant şi lipsei apelului, D. Barrère a crezut că face o îndatorire punând un membru din comisiunea europeană în comisiunea mixtă care prin prezenţa lui împlinea aceste două lacune. Aceasta a fost seria de idei din care propunerea d-lui Barrère a luat naştere şi Franţa care e îndărătul ei n'a crezut desigur că va aduce un neajuns.

Dacă este dezastroasă şi loveşte toate drepturile noastre, se poate, însă d-voastră nu sunteţi lipsiţi de responsabilitate, din contră responsabilitatea cade întreagă asupra ministerului fiindcă dela început a părăsit terenul pe care era sigur şi s'a lăsat să alunece în aceste combinări arbitrarii şi periculoase cari eri se traduceau prin ante-proiectul austriac, astăzi prin propunerea Barrère, mâine prin propunerea d-lui Stătescu, şi aşa înainte. Dar cel responsabil este acel ce nu s'a ţinut de tractat cu tărie, cu energie apărând drepturile ţării, chiar dacă trebuia că cadă. Putea să cadă dar într un mod demn, însă d-voastră nu voiţi să cădeţi nici intr'un fel, nici cu glorie nici fără glorie. D-voastră voiţi să staţi la putere, aceasta este principala, singura d-voastră preocupare. Aveţi dreptul să voiţi să staţi la putere dacă credeţi că faceţi fericirile ţării stând pe aceste bănci, însă toate câte le-aţi făcut până acum tind a ne dovedi contrariul.

D. Stătescu zice: ce ne vorbiţi tot de tractatul dela Berlin, defacerea regulamentului, de Comisiunea Europeană şi de aplicarea lui de fiecare Stat pe partea lui de pământ în toată independenţa şi suveranitatea sa. Aceste sunt lucruri banale, d-le ministru de externe, dreptul este totdeauna banal, numai arbitrarul poate să fie original. Noi ne vom mulţumi de banalitatea dreptului şi vă vom lăsà pe d-voastră să căutaţi originalitatea arbitrarului, fie în propunerea d-lui Barrère, fie in altele de asemenea natură. Dreptul este ca dela fruntaria Serbiei până la gura Timocului. Serbia să exercite suveranitatea sa pe apele Dunărei până în linia talvegului!

Aceasta este banal, ceeace este original este că inspectorul sârb să exercite aceleaşi drepturi la Turnu-Severin şi pe toate malurile române în faţa teritoriului sârbesc!

Asemenea dreptul este ca delegatul Bulgariei dela Timok la Nicopole, la Rusciuc, la Silistra, nu e nevoie să numesc localităţile, să exerciteze drepturile suverane ale Bulgariei în apele bulgare, dar să nu vină la Giurgiu, la Olteniţa, la Brăila să exerciteze în numele unei comisiuni, unei noui puteri necunoscute, extraordinare, închipuită ad-hoc, drepturi suverane pe pământul României: şi să nu vă mângăiaţi dacă şi d-voastră ca compensaţiune veţi face acelaşi atentat la dreptul ginţilor, mergând inspectorul român să inspecteze în apele bulgăreşti aceleaşi drepturi, fiind că această compensaţiune e nepotrivită şi nedreaptă, fiind că noi avem pe cursul inferior al Dunărei opt zecimi din maluri, fiind că supraveghem mai puţin teritoriu şi ape bulgăreşti decât Bulgarii teritoriu şi ape româneşti, fiind că inspectorul sârbesc are sub privegherea sa mai mult de 95 km. teritoriu şi ape româneşti, şi că noi nu avem nici un parmac de pământ a supraveghea pe teritoriul şi nimic a face în apele Serbiei!

Ei bine, mi se urcă ruşinea pe frunte când văd că oamenii de stat ai Serbiei au ştiut, au avut atât patriotism şi înţelepciune să-şi facă partea leului. Nu numai Austria să ne calce în picioare, care, cel puţin, vis-à-vis de noi este un stat mare şi puternic, dar să vie state mai mici şi mai slabe decât noi să-şi ia partea leului şi d-voastră să suferiţi, să plecaţi capul!

D. *Eug. Stătescu, ministru de externe.* Cine v'a spus că am admis?

D. **Al. Lahovari.** Negreşit acolo veţi ajunge, căci aţi adus lucrurile aşa de departe încât întoarcerea înapoi este foarte grea. Să vă vedem că aţi izbutit şi eu voiu fi cel dintâi care voiu uità greşelile începutului pentru izbânda finitului, Viitorul însă nu se judecă nici odată decât după trecut şi trecutul d-voastră este greşit. Calea ce aţi luat'o dela început, dela prima apariţiune a anteproiectului austriac a fost greşită, a fost abătută şi dela interesele ţării şi dela principiile dreptului ginţilor. Prin urmare nimic nu ne asigură că în viitor veţi merge altfel, căci dacă aţi periclitat chestiunea atunci când erà întreagă şi neatinsă, cum o veţi scăpà acum când toţi ne spuneţi, nu aci, dar în convorbirile particulare, că chestiunea este foarte compromisă şi aproape pierdută!

Cum puteţi dar cere dele mine o oarbă încredere? Această încredere n'o puteţi cere nici chiar dela majoritatea d-voastră!

D-lor, voiu termină.

Nu d-voastră aveţi să ne întrebaţi pe noi ce aveţi să faceţi, ci noi avem dreptul să vă întrebăm ce aţi făcut, ce aveţi să mai faceţi şi cum aveţi să faceţi? Nu primim propunerea Barrère aşa cum ni se înfăţişează, zice d. ministru de externe; primiţi atunci o comisiune de supraveghere...

Primiţi, ziceţi o comisiune de supraveghere. Dejà hapul fusese aurit de d. Boerescu, care zice o comisiune mixtă, însă ca delegaţiune a comisiunii europene, ca cum prin vorbe se poate schimbà vreodată realitatea faptelor. Vorbiţi ca cum v'aţi aflà înaintea unui tribunal puţin luminat chiar unde puteţi să faceţi arguţie de text, faţă cu câte vreun slab şi umil avocat de judeţ; când aveţi în faţă antagoniştii cei mai serioşi ai Europei.

D-nu Boerescu ziceà că comisiunea mixtă este o emanaţiune, o delegaţiune a comisiunei europene.

Apoi această nouă comisiune este menită a aveà aceleaşi drepturi care le are comisiunea europeană dela Galaţi la Mare, însă dela Galaţi la Porţile de Fer? Este o extensiune ne prevăzută în tractate. Şi chiar aşà să fie, ce caută o nouă comisiune când există comisiunea europeană cea veche? La ce mai foloseşte această delegaţiune, această emanaţiune? Ca să întrebuinţez stilul d-voastră nepriceput. d. Stătescu zice că nu a primit pe acea comisiune mixtă ci o altă comisiune pe care d-sa o numeşte comisiune de supraveghere.

Eu încă odată voiu zice dacă această comisiune de supraveghere nu va aveà nimic să facă, atunci ea este inutilă şi dacă are ceva a face, este arbitrară şi uzurpătoare.

Aci stă toate chestiunea: comisiunca de supraveghere. Ştiţi că tărâmul este mai periculos decât acela al comisiunei mixte, pentru că în comisiunea mixtă erà să ià parte şi statele riverane, pe când în comisiunea de supraveghere au să fie singuri acei pe cari i va primì comisiunea europeană.

Mai este întrebare dacă acea comisiune nu trebue să fie numită într'un mod provizoriu, sau într'un mod permanent, cum a zis d. Kogălniceanu, va aveà sesiuni regulate va lucrà într'un mod separat?

Dar comisiunea de supraveghere nu este altceva decât comisiunea mixtă sub un alt nume şi din care au să fie înlăturate poate statele riverane şi cum ne-am fript în comisiunea mixtă teamă-mi este că trebue să suflăm tare şi în comisiunea de supraveghere.

Hapul dar este poleit a doua oară, dar cu toate acestea nu este mai puţin amar.

D-lor, încă odată nu avem să zicem altceva decât că prin aderarea la formarea unei asemenea comisiuni, nu aţi ţinut cont de drepturile ţării şi v'aţi jucat cu interesele ei.

Dar guvernul actual se teme de două lucruri, lucruri cari în lumea aceasta au rol foarte mare şi cărora trebue să facem totdeauna părţi egale.

Guvernul actual se teme de forţa materială şi de opinia publică. El a căutat dar să le mulţumească şi pe una şi pe alta, însă le-a făcut parte inegală, forţei materiale pe care o crede afară din ţară a căutat să-i complacă printr'o serie de concesiuni din cele mai păgubitoare.

Opinia publică din capitală o hrăneşte cu fraze ca acele pe cari le-am citit în Mesagiul Tronului de astă toamnă şi prin altele tot aşa de trufaşe pe cari le-a rostit d. Stătescu şi alţi amici ai guvernului *ad pompam ostentationem* (aplause) acest guvern care pretinde că guvernă cu şi prin opinia publică, în fond o despreţueşte, o crede aşà de uşoară, aşà de schimbătoare, aşa de puţin pătrunzătoare încât crede că poate s'o hrănească numai cu aceste seci alimente. Iar lucruri de fond, concesiunile serioase ştie unde trebue să facă, ştie unde să-şi plaseze acest capital mai scump!

Aţi zis că ţara nu este legată, şi că însăşi puterile streine recunosc că până acum România singură nu s'a pronunţat.

Şi D. Stătescu adaogă: citiţi notele emanate *de la mine*, băgaţi de seamă, mica frasă *de la mine* şi veţi vedea că eu totd'a-una am susţinut punctul de vedere naţional. La aceast îi voiu răspunde că notele D-sale nu ajung, şi D-sa nu este de cât succesorul şi părtaşul tutulor miniştrilor cari l'au precedat pe această bancă sub firma sub direcţiunea, sub răspunderea D-lui Ioan Bratianu.

Ţara nu este angajată; da! am fericirea să zic cu D-v. că da! Până astă-zi; mâine poate va fi; ţara nu este angajată de cât atunci când s'a subscris un tratat si când 'l aprobă Adunarea şi Senatul.

Dar guvernul Dv. este angajat, angajat pe deplin, angajat de sus până jos. Este angajat prin ceea ce cunoaştem, şi este încă mai angajat prin ceea ce nu cunoaştem, dar se bănueşte. Este angajat prin circulările D-lui Boerescu prin cari a primit comisiunea mixtă. Este angajat chiar prin notele D-lui Stătescu, în cari zicea că primeşte mai mult sau mai puţin comisiunea mixtă. Nu putea să o respingă, căci era legat prin predecesorul său, însă arată condiţiunea cutare şi cutare.

D. ministru de externe. Citiţi notele mele.

D. Al. Lahovary. O ţară poate să nu fie angajată şi un guvern poate să fie angajat. Puterile streine ştiu foarte bine că până când nu s'a pus pecetea ţarei şi confirmaţiunea Camerei şi a Senatului pe un tratat, angajament legal nu există; dar guvernele ţărilor serioase nu tratează nici odată cu Camera şi cu Senatul, nici cu presa, nici opinia publică, acestea sunt principii elementare, ele tratează cu guvernul şi ceeace este angajamentul unui guvern totdeauna este valabil dacă nu către ţară cel puţin către acel guvern care l'a primit. Ce forţă morală mai aveţi zicând că aţi sprijinit drepturile ţărei, când vi se pune înainte notele D-v. cunoscute prin cari aţi părăsit tratatul dela Berlin şi v'aţi pus pe tărâmul Austriei, pe tărâmul comisiunei mixte şi ante-proiectul?

Ce puteţi zice? Că ţara n'ar vrea? Vi s'ar răspunde Dv. înain-

te de a răspunde la propunerea făcută de a iscăli această notă, trebuia să vrea ţara şi opinia căci este treaba D-voastră iar nu a mea de a le consulta. Şi eu putere străină, nu cunosc de cât pe ministrul afacerilor străine.

Aceste sunt lucruri elementare, şi nu se dicută chiar. Prin urmare, nu mai aveţi nici o autoritate morală ca să trataţi şi să sfârşiţi în această chestiune în deplină libertate. Insă Dv. o veţi termina, şi nimeni nu vă invidiază acest rol nenorocit.

Mai am ceva de zis.

Admit că toate acestea să ştiu prin notele ce le-aţi arătat şi prin câteva cari le ascundeţi dar pentru cari s'a pătruns vălul ce până acum l'aţi îndesat asupra aoestei afaceri.

Aşi vrea însă să ştiu ca să fiu pe deplin luminat, şi ceeace Dv. neaţi ascuns, şi toată corespondenţa d-lui Boerescu şi mai ales.

D. Ministru de externe. La dispoziţiune.

D. Al. Lahovary. Târziu acum! Aşi vrea să cunosc toată corespondenţa ministrului român la Viena care am auzit, şi cred că d. ministru va fi prea mult în stare să mă desminţă că susţine teorii cu totul altele de cât teoriile şi notele ministeriale cari s'au înfăţişat Camerei.

Acestea aş vrea să le ştiu. Dar din ceeace..,

D. E. Stătesvu, ministru de externe. Nu se poate.

D. Al. Lahovary. Mă aşteptam la acest răspuns, Dar, din cele ce am văzut deja, chestiunea este pe deplin compromisă, prin ceiace bănuim am putea să spunem că este pe deplin pierdută.

Dacă credeţi, d-lor, că acest guvern are prestigiu, forţă autoritate morală pentru a termina afacerea altfel de cât cum a început-o, pentru a'şi da sie însuşi desminţire, pentru a lua îndărăt concesiunile cari le-a făcut, pentru a se pune pe tărâmul care l'a părăsit, n'aveţi de cât pe răspunderea D-v. să'i continuaţi această încredere, de la mine nu o va avea, la aceasta se aştepta şi nu'l mişcă pe d. ministru. Ceeace'l va mişca foarte mult este când din inconştienţă în inconştienţă, din greşală în greşală, din modul acesta de a merge înainte cu d. Boerescu, de a da îndărăt cu D. Stătescu, din toate aceste frământări cari le numiţi activitate şi şiretlicuri, care le numiţi diplomaţie veţi termina cu chestia Dunărei cum aţi terminat chestinnea Basarabiei, cum aţi tratat chestiunea Arab-Tabia, cum era să se termine chestiunea ovreilor dacă nu întâlnea pe aceste bănci treimea aceia care l'a împiedicat de a da şi aceste loviri din urma ţărei pe care o administrează. Acea treime nu ştiu dacă mai este azi, dacă nu s'a desmembrat, căcî farmecul puterii este mare. In orice cas, ea nu poate împiedica guvernul de a face acest rău. Facă-l şi istoria care ne judecă pe toţi va spune dacă trebue să i se dea votul de încredere pe care'l cere azi.

Pe toate zilele vă lăudaţi că aţi pus pe fruntea României coroana Regală.

Mi se pare că am fost toţi părtaşi la această operă; ne cam uitaţi, ne depărtaţi de la acest banchet patriotic. Dar ceiace nu

spuneţi este că mulţumită D-v. această coroană a fost ştirbită şi lipsită de una din stelele sale cele mai preţioase.

Dacă ni se va lua şi suveranitatea Dunărei de la Vârciorova la Marea Neagrâ, apoi acea coroană va rămânea mai mult un ornament heraldic, bun de pus pe uşile trăsurilor şi pe nasturii livrelelor (aplause). . . . .
. . . .

ANEXA XVIII

Şedinţa Adunărei Deputaţilor

din 2 Mai 1882

Discursul D-lui P. Carp

D. P. Carp. D-lor deputaţi, un om de spirit zicea în Franţa despre Thiers:

„Monsieur Thiers est un Monsieur de la Palisse qui a le courage de ses convinctions".

Voi căuta azi să merit şi eu critica că sunt *un Monsieur de la Palisse qui a le courage de ses convictions,* Voi căuta să fiu atât de clar, atât de precis în declaraţiunile şi argumentaţiunile mele în cât tot ce voi spune să vi se pară de un elementar extra-ordinar.

Care este, D-lor, situaţiunea în care ne aflăm? Ne aflăm faţă cu un program ce are aerul de a fi un program european; şi ne aflăm faţă cu un program la guvernului nostru. Trebue dar, D-lor, să căutăm dacă putem primi programa europeană, trebue să căutăm dacă putem menţine programa guvernului.

Eu cred, D-lor, că nu putem nici primi acel program european, care a luat forma propunerei Barrere nici să menţinem programul guvernului, astfel cum a găsit el forma lui corespunzătoare în Mesagiul Domnesc din toamna trecută, şi cum a fost afirmată eri din nou de d. ministru de externe. Ce voim? Voim libertatea Dunărei; acesta este punctul de plecare; un punct de plecare simplu, clar şi neted, un punct care nu trebuc să-l uităm niciodată, şi orice sacrificii se vor cere dela noi ca să le facem, trebue să le facem, însă cu singura condiţiune, ca libertatea Dunărei să devie realisată, Zic aceasta, D-lor, pentru că în mintea mea libertatea Dunărei nu are numai pentru noi o importanţă comercială; libertatea Dunărei are pentru noi o importanţă politică atât de gravă, în càt de dânsa se leagă chiar existenţa Statului nostru, şi prin urmare va fi nevoie de sacrificii pentru această libertate. vom face sacrificii; dar să avem convingerea şi noi că făcând sacrificii, am întemeiat adevarata libertate, şi orice propunere, orice program care nu va face să nască în noi această convincţiune nu va fi primită, sunt convins, nici de noi nici de ţară.

Cari sunt, D-lor, în afară de orice text scris posibilităţile de a garanta libertatea unui fluviu? Să nu vorbim nici de tratatul de

Paris, nici de actul dela Viena, nici de congresul dela Berlin; după mine trei moduri sunt posibile: întâi. — şi în abstract, ori se face un tratat între toate Puterile interesate, în care se declară libertatea cutărui sau cutărui fluviu, fiecare parte iscăleşte, şi se lasă onestităţei fiecărei părţi sarcina de a respecta angajamentul său; al doilea mod ar fi ca Puterile riverane să nu se încrează în simpla lor iscălitură şi să încredinţeze unei comisiuni compusă din toţi riveranii sarcina de a supraveghia libertatea stipulală în tratat. Se poate însă întâmpla ca disproporţiunea de putere între diferiţii riverani să fie atât de mare în cât cei tari să majoriseze pe cei slabi într'o asemenea comisiune şi atunci trebuie să avem recurs la un al treilea mod de a încredinţa garantarea libertăţei unei forţe în afară de statele riverane,care ar fi mai puternică de cât toate împreună.

Să vedem deci, D-lor, în cazul de faţă, care este posiţiunea noastră şi care este interesul nostru? Credeţi D-voastră că noi am putea, dacă am iscăli, ca în prima ipotesă a unui simplu tratat în care am zice că garantăm noi libertatea Dunărei, credeţi că acea libertate, în condiţiunile în cari ne aflăm noi astăzi între doui vecini puternici, ar putea să fie garantată prin simpla noastră iscălitură? Credeţi că n'am fi supuşi atunci la o mulţime de complicaţiuni şi la o mulţime de conflicte cari ar face ca iscălitura noastră dată de bună credinţă să fie un ce ilusoriu şi pentru noi şi pentru alţii? Eu cred că da. Şi prin urmare, prima ipotesă pe care am pus-o nu se poate aplica la noi cari ne aflăm între două mari puteri rivale; să venim la a doua ipotesă, ipoteza riveranilor. Credeţi D-voastră cum că dacă noi am susţine că riveranii, şi riveranii de pe partea Dunărei care este în chestiune, să facă un tratat, să 'l iscălească şi să se controleze ei unii pe alţii in cât priveşte menţinerea libertăţei inscrisă în tratat, credeţi D-v. că ar fi o garanţie suficentă pentru libertatea Dunărei? Eu cred că nu; şi voi aduce pentru aceasta mai pe urmă probe cari nu sunt luate din părerea mea individuală, dar din chiar acţiunea Europei care a avut loc până acum la gurile Dunării, şi cred că voi putea aduce argumente ca să vă probez că nu se va garanta libertatea Dunărei dacă am fi în această ipotesă, căci acolo disproporţiunea de forţă ar fi atât de mare în cât nu s'ar putea zice că acei cari sunt interesaţi mai mult de cât ori cine, adică noi, ar fi aceia cari să aibă puterea cea mai mare pentru ca să menţie libertatea Dunărei în toată puterea cuvântului. Ar trebui dar să trecem la a treia ipotesă, şi, în afară de un simplu tratat, în afară de o comisiune de riverani, ar trebui să găsim o a treia forţă mai presus de cât riverană, mai tare chiar de cât puternicii noştri vecini, pentru ca să poată garanta în mod eficace şi real libertatea Dunărei. Ei, aceea a treia putere n'o găsim de cât în areopagul european. In declaraţiunea de neutralitate şi libertate a Dunărei ce va da areopagul european, când va primi ca această libertate să fie pusă sub scutul Europei, vom găsi apărare unei libertăţi care e strâns legată cu viitorul ţărei noastre şi o bază de negociaţiuni serioase pentru Statul român.

Vă ziceam adineaori, D-lor, cum că Europa însă-şi ne da argumente puternice în sprijinul acestei teze. Stiţi că în tratatul de Paris s'a luat ca punct de plecarea doua din cele trei ipotese; s'a zis, *riveran*. Când a venit însă la aplicaţiune, s'a văzut că acea desproporţiune de forţă de care vorbeam se transforma în proectul dela Viena, într'un ce serios şi foarte real şi era ameninţată libertatea Dunărei să fie pusă la discreţiunea unei singure puteri. Atunci s'a prelungit puterile comisiunei europene întâi pe doi ani, pe urmă pe mai mulţi ani, în fine în patru diferite rânduri Europa a zis: la gurile Dunărei nu sunt suficienţi riveranii, acolo trebue să fiu şi eu.

Odată aceasta stabilită, D-lor, este interesul nostru să facem o deosebire între Gurile-Dunărei şi între parcursul Dunărei dela Galaţi la Porţile-de-Fer? Eu cred că nu; pentru noi Dunărea este un ce întreg şi nedespărţit dela Porţile-de-Fer şi până la Sulina. Este drept, D-lor, că în realitate am putea zice că Dunărea se împarte în două: Dunărea maritimă şi Dunărea fluvială; că Dunărea maritimă vine numai până la Brăila şi Dunărea fluvială începe de acolo până la Porţile-de-Fer şi ea prin urmare, având aface cu două interese. trebue să avem şi două regimuri fluviale. Aceasta însă o poate zice toată lumea afară de noi şi fiindcă stă în mâna noastră de a primi sau nu o asemenea scindare a fluviului, fiindcă stă în mâna noastră de a zice Europei: îţi dăm ceea ce ceri cu condiţiune cum că libertatea să fie egală pe toată Dunărea. Eu cred, D-lor, că vom fi până în fine biruitori în hotărârea noastră de a nu primi scindarea Dunărei de a ne găsi faţă cu două regiuni fluviale, unul dela Sulina până la Galaţi şi altul dela Galaţi până la Porţile-de-Fer. Vedeţi dar, D-lor, că dela cel dintâi pas, argumentând într'un mod foarte calm şi liniştit, când văd că propunerea Barrère tinde a stabili două regime fluviale pe Dunăre, eu *a priori* declar că nu putem primi o asemenea propunere.

Să vedem însă, cari sunt acum şi mijloacele noastre pentru a ne apăra tesa, că în fine propunerea Barrère cum am zis, are aerul de a se prezenta cu un program european şi poate că acesta provoca un soi de sfială în spiritul unora dintre noi de a se opune într'un mod semeţ la primirea unei soluţiuni venite în numele Europei. In privinţa aceasta ne vom folosi de două mici cuvinte cari au fost rostite de un glorios Rege al Prusiei, de Frederic-cel-Mare, cuvinte cari au găsit din partea celui mai mare om de stat al timpurilor moderne o consacraţiune. Acele cuvinte sunt: *beati possidentis* (fericiţi cei ce au stăpânirea).

Ei, noi stăpânim şi este un mare avantagiu pentru noi că noi stăpânim, pentru că mult mai greu este de a ni se impune ceva asupra unui lucru pentru care în ultima instanţă execuţiunea stă în mâinele noastre de cât asupra unui lucru pe care nu l'am avea.

O a doua armă pe care o avem în mâna noastră este că puterile maritime au un interes real, un interes absolut pentru libertatea Dunărei între Sulina şi Galaţi. Interesul este atât de real în cât am văzut în jurnalele vieneze din zilele trecute cum că pro-

gramul guvernuluí francez nu se mărgineşte numai la propunerea Barrère, ci după ce depeşa apărută în *Neue Freie Presse* are să pue ca primul punct de discuţiune întinderea puterilor comisiunei europene nu numai până la Galaţi ci până la Brăila. Acesta este interesul puterilor maritime. Şi îmi pare că aceste interese n'au găsit satisfactiune de cât prin concesiunea ce aceste puteri au făcut pe partea Dunărei fluviale, căci ea a zis ; garantează'mi mie libertatea pe Dunărea maritimă, şi eu mă desinteresez în cât priveşte Dunărea fluvială. Ei! un asemenea târg noi nu'l putem admite. Nu admitem ca Europa să se desintereseze în cât priveşte Dunărea fluvială ; şi ori Europa va fi garantată a întregei libertăţi de la Porţile-de-Fer la Gurile-Dunărei, ori noi trebue să căutăm prin toate mijloacele noastre ca să îndărătnicim acest târg ce a avut loc între puterile riverane şi între puterile maritime.

De aceia, d-lor, şi din acest punct de vedere, eu cred că noi nu putem primi nici măcar a lua în consideraţie cel puţin ca bază de negociaţiune propunerea Barrère.

Vin acum la programa guvernului. Guvernul ne-a zis cu ocaziunea Mesagiului Regesc din toamna trecută, ne-a repetat chiar eri: primim ori ce supraveghiere cu o singură condiţiune, ca aplicaţiunea regulamentelor să ne aparţie nouă, şi ne-a somat să'i răspundem categoric....

D. Ministru de externe. Mă ertaţi ; cu două condiţiuni : aceia care aţi exprimat'o acum, şi cealaltă ca supraveghearea să nu se exercite de cât în numele Europei prin o delegaţiune din partea ei.

D. P. Carp. Aceasta este o complectare care nu a reeşit din cuvintele D-v. de eri, căci aţi vorbit în tot timpul de Mesagiul Regesc....

D. Ministru de externe. Am declarat'o formal, şi'mi pare rău că nu aţi înţeles,

D. P. Carp. Vă ziceam cum că acest program nu'l putem menţine pentru că el are aerul de a zice cum că îndată ce noi avem executarea, este, indiferent, care este instanţa ce supraveghează. Ei ! eu susţin că nu! Chiar dacă am avea noi executarea nu este indiferent dacă avem noi aface cu o instanţă al cărui interes este libertatea navigaţiunei pe Dunăre, dar libertate numai pentru dânsa (aplause). Prin urmare, chiar dacă prin propunerea Barrère ni s'ar face din partea Europei concesiunile ce le reclamă D. ministru de externe, dacă ni s'ar zice : renunţăm la executare, v'o dăm vouă, voi să numiţi impiegaţii voştri, încă noi nu am putea primi, pentru că primind instanţa de supraveghere cu care avem să avem aface, aşa cum se propune, avem să ajungem cu această instanţă, după cum va explicat îndestul D. Vernescu şi D. Kogălniceanu eri, la pericole şi conflicte zilnice. Nu voiu să repet ceeace a fost zis eri, şi cu mai mult talent, şi cu mai multă ştiinţă decât mine, dar, în fine, când am intra într'un conflict cu această instanţă, lucru posibil care intră în natură lucrurilor umane, la cine ne-am putea noi să ne adresăm ca să avem dreptate ? La două instanţe : ori la forţele noastre proprii, ori la puterile europene, cari până acum

ne-au arătat atâta bună-voinţă şi ne-au protegiat în toate nevoile noastre. Puterile noastre dacă s'ar calcula ele după inimă, ar fi suficiente, puterile însă nu se calculează după inimă. Şi ne putem închipui un cas în care forţele noastre n'ar fi suficiente să ne apere drepturile; ne-am adresa dar la Europa. Europa însă reprezentată în comisiunea aceasta, ar fi *a priori* în contra noastră, căci despărţind Dunărea în fluvială şi maritimă, Europa n'ar mai avea acelaşi interes cum 'l are astăzi, căci întrucât priveşte interesele ei maritime, ea ar fi obţinut deja satisfacţia ei, are în mână garanţiile lp care ţine. De aceia vedeţi că chiar admiţând că s'ar primi modificările ce le cere D. ministru de externe, noi trebue să nu primim ca bază de negociaţiune propunerea Barrère, căci în caz de conflict eventual vom fi reduşi la forţele noastre proprii, şi nu vom putea avea nici un **aliat** cum ar fi dacă am lega interesele maritime cu interesele noastre dela Sulina până la Părţile-de-Fer.

D-lor care este concluziunea simplă şi clară care o trag din celc ce am avut onoare a supune aprecierei D-voastre: Noi la libertatea Dunărei nu putem ajunge decât dacă această libertate se pune sub garanţia Europei întregi. Dacă părăsim tărâmul acesta, ne punem pe alt tărâm poate de o politică mai înaltă, dar de o politică mai periculoasă, şi am avut deja onoare în toamna trecută, a vă spune aceasta, şi chiar D. Kogălniceanu eri a apăsat asupra acestui punct; am avut onoarea de a vă vorbi de marea rivalitate ce este între Austria şi Rusia, rivalitate care astăzi se traduce poate în cuvinte de pace, dar care mâine poate tare bine să sé traducă prin fapte de război, căci interesele sunt diverse şi nimic nu va putea să le împace oricare ar fi concesiunile cari le-am face noi astăzi. Ei bine, nu putem să admitem ca Dunărea să fie un câmp de conflicte între aceste două puteri, din care fiecare va va căuta să aibă eghemonia pe Dunăre, şi va căuta s'o aibâ această eghemonie în detrimentul acestei ţări şi în detrimentul libertăţei Dunărei, şi de acest pericol nu putem scăpa decât bazându-ne nu pe un interes european. Faceţi toate concesiunile ce le voiţi, cu o singură condiţiune; ca libertatea Dunărei să fie garantată, şi garantată de Europa întreagă, sau direct sau prin delegaţiune numai ca puterea sau puterile cari vor fi delegate fie din acelea cari au aceleaşi interese dela Porţile-de-Fer şi până la Sulina.

D-lor, voi termina cu următoarele consideraţiuni. Noi facem astăzi „notre entrée dans le monde". Dunărea este prima chestiune care ne găseşte ca Stat independent, Stat suveran faţă în faţă cu Europa; nu trebue să avem prea mare îndrăzneală, nu trebuesă gândim că a fi intraţi în areopagul european, putem să ne credem egali cu ceilalţi. Iar însă nu trebue să împingem timiditatea până acolo în cât cei cari ne văd să creadă că suntem o finţă fără energie, o fiinţă fără caracter. Să fim modeşti, dar să fim fermi tot deodată; modestia va consta într'aceasta că; dăm Europei toate garanţiile care le cere din partea noastră, pentru libertatea Dunărei, fermitatea va fi că aceste concesiuni nu le facem decât ei şi numai ei, iar nici decum numai unei alte puteri. Pe tărâmul acesta cred că atitudinea noastră ar fi cea mai corectă; Si aş ruga pe guvern să se unească

cu noi în această privință și fără a avea pretențiunea de a reprezenta țara întreagă, eu cred că chiar acei cari n'o zic sunt de părere să nu primim ca bază de negociare propunerea Barrère. Ar fi un ce straniu ca din această țară, când nici un glas nu se ridică care să zică altfel; ar fi un ce straniu ca tocmai acei cari se declara de reprezentanții ideilor liberale; ar fi straniu acei cari au pretențiunea, — și poate într'un mod prea mare —, să zică că numai ei reprezintă națiunea; ar fi straniu că tocmai acei să primească un lucru pe care țara întreagă îl repudiază, îl respinge (aplauze).

Admit, D-le Brătiene. și aci mă adresez D-v. personal, pentru că D-ta represinți politica guvernului iar nu D. Stătescu, admit că pe tărâmul acesta veți fi biruitori și primesc că gloria va fi a D-voastră și numai a domniei-voastre; ar fi poate și posibilitatea de a cădea, dar atunci veți avea satisfacțiunea că ați căzut cu țara întreaga, și vă pot asigura că sunt unele căderi cari se transformă în măriri viitoare, (aplause).

Si în această privință să'mi dați voe să vă spun o amintire din copilărie; e vorba de un fapt care a avut loc în familia augustului și iubitului nostru Suveran: pe când acea familie era mai slabă și mai mică decât astăzi. Marchizul de Brandenburg a fost obligat să subscrie un tractat la Versailles, contrariu cu interesele sale, iscălind a citat cuvintele poetului latin:

Exoriare ali quando nostris ex ossibus uttor.

Va naște vreodată din osemintele noastre un crunt răsbunător!

Când eram la școală și profesorii ne istorisea acest episod, conșcolarii mei erau adânc mișcați și lacrimi de o mânie silencioasă, curgeau din ochii lor, în cât eu străinul care puțin mă importa de Ludovic al 14-lea, de Marchizul de Brandenburg, mă simțeam și eu cuprins de emoțiunile lor. Ei bine, eu cred, D-le ministru, că acele lacrimi au avut drept roade biruințele dela Sedan și Gravellot.

Eu cred că mulți din consolarii mei, cari șiau vărsat sângele acolo sau gândit murind la cuvintele Marchizului de Brandenburg, și erau fericiți că au fost ei răsbunătorii ce au plătit trata ce Marchizul de Brandenburg trăsese asupra lor cu 200 de ani înainte. Pentru aceasta însă trebue o singură condițiune ca durerea să fie bărbătească, și numai atunci se poate gândi că generațiunile viitoare vor vârsa lacrimi la amintirea acestui fapt și vor găsi destulă bărbăție ca să transforme în mărire aceia ce fusese o decădere (aplauze).

Deaceia vă repet, dacă veți birui, a D-voastră va fi gloria, dacă veți cădea, veți cădea împreună cu țara și în urma unei declarațiuni bărbătești. Nu aș vrea însă să ajungeți la o soluțiune resultată din expediente cari ar scăpa poate prezentul, ar compomite însă viitorul și ar face să nască și în spiritul nostru și în spiritul Europei, că românii dela Dunăre nu au acea forță și acea energie, care insuflă stima și care face ca nu numai noi s'o credem dar ca și alții să recunoască că suntem în adevăr un popor demn de a ne face drumul în viața statelor europene (aplauze).

ANEXA XVIII

Ședința Adunărei Deputaților

din 1 Mai 1882

Discursul d-lui M. Kogălniceanu

D. **M. Kogălniceanu.** D-lor deputați, ora rezoluțiunilor virile, ora hotărârilor bărbătești a sosit...

Voci. Bravo.

D. M. Kogalniceanu. La această tribună s'a proclamàt unireà principatelor, la această tribună s'a proclamàt independența țarei la această tribună România a înconjurat capul Suveranului ei cu coroana Regală (aplause). Astăzi se atinge de a ști dacă toate àcele voturi însemnează cevà, dacă ele sunt adevăruri dacă avem conștiință de ce am făcut, de ce suntem; că adică o natiune de sine stătătoare, un Stat liber și independent, un Regat ca toate Regatele Europene, adică în drept de a cere și de a face ca și la noi să se respecte ceeace se respectă aiurea, adică suveranitatea noastră plina și întreagă (aplauze prelungite).

D-lor, 'mi-a fost dat să iau și eu parte la genesa acestei cestiuni spinoase ce se numește cestiunea Dunărei. Opiniunea mea am rostit'o destul de tare; opiniunea mea este hotarâtă despre ceeace am facut bine și ceeace am făcut rău în această cestiune. Astăzi însă nu vine acì omul fost ministru în cabinetul d-lui Brătianu, nici fostul ministru reprezentant al țărei la Paris, ci vine d'naintea d-voastra simplul deputat Kogălniceanu, simplul Român, sa vorbeasca împreună cu alți Români, ca d-voastră, (aplauze).

Așà dar, vă declar că nu viu acì nici ca să cer ministerului sa'mi prezinte documentele diplomatice în această chestiune și numai atunci să 'mi rostesc opiniunea; nici nu viu să dau vot de blam ministerului cu încercare ca să'l răstorn, dar nici nu viu să-i dau vot de încredere, cum s'a fost propus în cealaltă cameră! Viu numai, ca, împreună cu d-voastră, să ne scăpăm țara, (aplauze).

Am avut onoare, în ședințele din urmă, să vă spun că chestiunea Dunărei, întocmai ca și dogma noastră religioasă este o unitate și o trinitate; totdeodată unitatea împărțită în trei hypostasuri, adică spargerea Porților de Fer, actul adițional regulând condițiunile funcționărei comisiunei Europene, pe care l'am și votat și chestiunea cea mare ce este astăzi la ordinea zilei și care este însăși chestiunea Dunarei, adică reglementarea navigațiunei Dunărei dintre Porțile de Fer și Galați.

Porțile de Fer mai curând sau mai târziu au să se spargă.

Comisiunea Europeană trăește și doresc să trăiască încă mulți ani; la gurile Dunărei, ea reprezintă un interes European și ca astfel

doresc ca România să continue a fi alipită de acest interes European, pentruca să ne sprijine până când vom deveni așà de tari și puternici, încât să putem trăi prin noi înșine, astfel încât să nu avem trebuință nici chiar de tutela Europei.

Ați văzut că în chestiunea Porților de Fer nu v'am propus nici o rezoluțiune. In privința actului adițional din început l'am votat și mi-am permis a vă îndemnà de a'l votà, cu toate că acest act lovește în drepturile noastre suverane, dar nu voiam să ni se impute că și în privința atributelor cam usurpătoare ale comisiunei Europene, noi ne puneam în stare de rebeliune în contra Europei.

De aceea, cu resignațiune, am acceptat inspectorii străini în apele noastre, am acceptat căpitani de porturi străini la Sulina, am acceptat perceperi de taxe prin casieri și controlori străini, atâtea jicniri ale suveranității noastre, însă le-am primit nevoind în contra noastră să dam arme în mâna protivnicilor noștri! Insă până aici, în al treilea hipostas al cestiunei Dunărei, în pretențiunea de a ni se răpì Dunărea, și aceasta în tot parcursul sau, nu mai putem da nimic. Aici ni se lovește într'un mod direct drepturile noastre de suveranitate, aici trebue sa ne opunem, aici trebue să protestam înaintea Europei că nu mai putem da. Trebue ca Europa să se convingă că acolo ori unde am putut am dat; iar acolo unde nu putem da, avem curagiul, avem datoria să rezistăm.

D-lor, soarta celor mici este totdeauna obiectul poftelor celor mari, fie ca individualitate, fie ca colectivitate.

Ce este astăzi această chestiune ce ni se impune; la întâia sa vedere s'ar păreà fără însemnătate. In fapt însă ea amenință însași existența noastră ca Stat și ca națiune. La întâia vedere, ni se arăta cà comisiunea mixtă n'ar aveà alt scop decât în deafară de poliție, de a regulà afacerile de navigațiune pe o parte a Dunărei, care este traversată de niște State tinere neexperimentate care nu înțeleg importanța cea mare a comerciului European pe acest fluviu, și care prin urmare merită de a'l aveà în singura sa stăpânire.

In fapt însă nu este așà; în fapt această chestiune este însuși lupta cea mare care nu datează de astăzi, este lupta între două puteri cari sunt vecine cu noi. Este rivalitatea, este lupta de influență între Austria și Rusia asupra peninsulei balcanice. Acesta este adevărul, aceasta este genesa chestiunei Dunărei care purcede încă dela tratatul din Paris.

Și care este datoria noastră? Datoria noastră este ca să oprim cel puțin în hotarele noastre această încăerare, această luptă de preponderanță între aceste două puteri, căci numai paralizând acest antagonisn noi avem rațiune de a fi, și putem fi!

Acesta a fost scopul și acelora cari au voit să ne facă un Stat, să ne deà o rațiune de a fi. Când la congresul de la Paris, și

în următoarele alcătuiri Europene s'au proiectat şi săvârşit înfiinţarea României independente, marea cugetare a fost ca să trăim prin însuşi noi, ca să menţinem pacea la porţile Orientului, în deafară de orice influenţă esclusivă; căci nu uitaţi în ziua când vom voì noi să ne aruncăm fie în braţele Austriei, fie ale Rusiei, noi atunci nu vom mai aveà raţiune, de a fi, şi vom paţà ce şi alte State şi regate au păţit!

D-lor, când aţi refuzat să daţi de bună voe Basarabia, aţi făcut acest refuz numai şi numai pentrucă acel petec de pământ erà din patria noastră şi ne erà prin urmare scumpă? şi ne erà cu durere să o dăm? Eu cred că erà cevà mai mult; am refuzat pentrucă acel petec de pământ reprezinta garanţia liberei navigaţiuni a Dunărei şi influenţa preponderantă a Rusiei asupra marelui nostru fluviu.

Puterile, prin tratatul de la Paris în anul 1856, ne-au dat acea bucăţică de pământ, nu ca o reparaţiune a strâmbătăţei din 1812, când ni s'au luat Basarabia; nu ni s'a dat pentru ochii noştri cei frumoşi, ci pentruca să se garanteze mai bine libertatea navigaţiunei pe Dunăre, să se pună sub scutul întregei Europe.

Aşà, vă aduceţi aminte ca la întâiele preliminare pentru precurmarea răsboiului Crimei, Austria propuneà că să ni se deà jumatate din Basarabia, începând dela Hotin şi până la Marea Neagră.

Rusia întâmpină zicând Europei: voiţi să ne luaţi Basarabia ca chestiune de drept? Inţeleg atunci să ne-o luaţi toată, cum a fost mai înainte, ca parte a Moldovei!. Poate că nu ar fi fost drept să i-o luăm, dar atunci nici altul n'a trebuit să-i ia înainte de noi o altă parte. Dar văd că nu puneţi înainte chestiunea de drept. Cereţi numai să vă dăm! o parte de pământ ca o garanţie pentru libertatea Dunărei. Primim, dar atunci să vă dau numai acea bucată de pământ care este alipit dealungul gurilor Dunărei. In acest simţ, dar, Europa a tras noua linie, luând din Basarabia rusească şi alipind de România o faşie de pământ, începând dela Cotul Morei şi mergând pânăla Alibei!

Tot în asemenea ideie, aceia de a zădărnicì influenţa Rusiei, de a se evità o ciocnire la Dunăre între ambele State, s'a hotărât înfiinţarea comisiunei europene dunărene; proclamându-se neutralitateà Mărei Negre; mărginindu-se Rusia d'a aveà o flotă de răsboi în Marea Neagră, s'a voit a se lipsì de sistemul de neutralitate a Mărei Negre, şi însăşi gurile Dunărei, care se priveà ca făcând parte din navigaţiunea maritimă a mărei, ca făcând parte din însăşi Marea Neagră!

In vederea acestui mare scop s'a creat comisiunea europeană, primită de Austria numai şi numai pentrucă contribuià a paralizà influenţa preponderentă a Rusiei, atât în Marea Neagră, cât şi la Dunăre!

D-lor, eu sunt departe d'a aruncà cel mai mic blam oamenilor de Stat austriaci, cari au atins pretenţiunile lor de discuţiune asupra Dunărei noastre.

Fiecare cetăţean al unei ţări, fiecare bărbat public al unui Stat, este dator înainte de toate a lucrà pentru binele patriei sale, pentru marirea şi sporirea înflorirei ţărei sale. Miniştrii austro-ungari se silesc a activà propaşirea politică şi economică Austriei, a-i îndoì puterile şi influenţa. Pentru aceasta ei merită recunoştinţa concetăţenilor lor, şi însuşi noi Românii nu putem să le voim rau pentruca îşi fac datoria de buni austriaci cnâd ei se silesc a întinde dominaţiunea chiar în detrimentul nostru!

D. *G. Sefendache*. Nu se admiră o nedreptate.

D. **M. Kogălniceanu.** Rog pe d. Sefendache să binevoiască a nu mă întrerupe. Au şi noi când am puteà n'am face ca şi Austria! Va rog nu mă întrerupeţi, nu suntem aicea să tratăm teoria drepturilor popoarelor! Dacă voiţi a mă combate d-voastra om de talent, puteţi a vorbì la rândul d-voastră.

Ei bine, ceeace fac marii bărbaţi de Stat ai Austriei, suntem datori şi noi micii bărbaţi de Stat român a face pentru patria noastră, şi încă noi trebue sa punem mai mult zel decât miniştrii marei Austrii, întocmai cum moşneanul, micul proprietar îşi apară cu mai multă energie palmacul său de pamânt, decât îşi apără marele proprietar o parte, din întinsa sa proprietate.

D-lor, Austria dela început a aratat motivele politice cari a îndemnat-o să facă concesiunea de a primì înfiinţarea comisiunei europene la gurile Dunărei!

Aceste motive erà ca prin această comisiune excepţională din regimul creat fluviilor mari, Europa înlatura preponderenţa esclusivă a Rusiei dela gurile Dunărei, ca o consecinţă a neutralitaţei Marei-Negre. Consimţ şi eu Statul cel mai important dintre statele danubiene, ziceà guvernul austriac, ca să ne lepădăm în favoarea Europei de o parte din drepturile ce aparţin statelor riverane, spre a ajunge la paralizàrea hegemoniei Rusiei, asupra Mărei Negre!

Am aici sub ochi o notă foarte importantă a comitelui Beust, ministru de afaceri al Austriei, adresată către comitele Apponyi, ambasadorul austriac la Londra, din 19 Ianuarie 1871, atunci când se tratà despre propunerea prinţului Gorciakoff, d'a se anulà mărginirea impusă Rusiei prin tratatul dela Paris, de a nu aveà flotă de răsboi în Marea Neagra, însă totdeodată şi despre prelungirea comisiunei europene dela gurile Dunărei? Această notă desvoltà pe larg ezitaţiunile Austriei de a se menţine şi asupra Dunărei un control european. Iată partea cea mai importantă a notei:

Cependant, pour faire ressortir la nécéssité, la nécéssité que, si une fois la question de la mer Noire est mise en avant par la Russie, il faudra également traiter des questions de la navigation dans leur ensemble, il y a un point de vue plus élévé à placer en tête de toute la discussion, et nous ne devons pas craindre de l'aborder.

Déjà lors des préliminaires de la paix de 1856, le gouvernement impérial et royal, afin de contribuer pour sa part à atteindre le bût éminent d'un contrôle européen sur les forces navales de la Russie dans la mer Noire, a consenti non sans quelque répugnance à subir pour son compte ce même contrôle européen sur le Danube.

Le gouvernement impérial et royal a fait le sacrifice que ce fleuve malgré l'inégalité marquante des conditions physiques, commerciales et politiques des pays qui forment ses rives—fût non seulement rangé au nombre des rivières conventionnelles soumises à un régime uniforme et commun à tous les riverains— mais aussi placé en quelque sorte sous la surveillance de Puissances non-riveraines.

Or, si la dignité d'une grande Puissance est invoquée pour faire cesser, en faveur de la Russie, le contrôle européen sur la mer Noire, il n'est que juste que le même contrôle vienne à cesser égalemént pour l'Autriche-Hongrie et pour ses co-riveraines sur le Danube", etc. etc.

Cum vedeți, d-lor, la orice ocaziune guvernul austriac voià să se scuture de controlul pe care Europa 'și-l'a păstrat asupra Dunărei, și în contra ei s'a făcut tratatul dela Londra, care prelungeà existența comisiunei europene pânala anul 1883, și iar după tratatul dela Berlin și mai înainte prin același tratat dela Londra Austria àvù grijà d'a se face a se prevedeà că stă numai în puterea statelor riverane ale Dunărei de a se înțelege asupra condițiunilor, întrunirei comisiunei riverane statornicită prin art. 17 al tratatului din Paris.

Ce erà acea comisiune riverană, după tratatul de Paris? Erà o comisiune compusă de toate statele riverane ale Dunărei, cari aveau dreptul să facă un regulament privitor la navigațiune, poliție, etc., a Dunărei pe tot parcursul ei, și spre a se puteà pune în lucrare, el trebuià să fie aprobat de puterile europene. Iată ceeace făceà pé Austria sá zică prin nota comitelui Beust, că Dunarea se pusese sub controlul Europei, aceasta cu desplacerea Austriei.

Cum știți la 1857, abia se subscrisese tratatul de Paris; și fără încă ca Principatele române să fie organizate, se și înființă comisiunea riverană la Viena. Această comisiune a elaborat actul delà 1858, adică regulamentul de navigațiune pentru întreaga Dunăre, pe care Europa întreagă, întrunită în conferință dela Paris spre a se rostì asupra organizațiunei principatelor, l'a respins ca contrariu principiilor de libertate a navigațiunei proclamate prin tratatul de Paris; l'a respins, cu deosebire pentru două puncte: întâiu, l'a respins pentrucă cum am zis, actul dela Viena nu coprindeà libertatea de navigațiune în tot parcursul ei, pentru toate pavilioanele, ci cautà să favorizeze pe riverani sub nume de *grand cabotage* și *petit cabotage;*; al douilea, pentrucă acel act ziceà că comisiunea riverana aveà dreptul fără aprobarea Europei să'și prefacă regulamentele acelea încuviințate de Europa.

La conferinţele din Paris, Anglia şi Franţa au combătut mai întâiu acest act, tocmai pentru aceste două metehne şi însuşi Austria a fost nevoită a recunoaşte că actul de navigaţiune încheiat la Viena, şi purcedat dela conferinţa dela Viena, aveà aceste două păcate. Faptul positiv este că acest act, înainte de a se aplicà căzu în Dunăre, unde statù înecat douăzeci şi doui de ani, până ce în 1880 reapărù deasupra Dunărei la Galaţi, sub numele de ante-proiect. Acest ante-proiect conţine însă anume aceleaşi două păcate originale pe cari le-a avut şi actul din 1858. El nu consacră principiul libertăţei de navigaţiune pentru toate pavilioanele şi emite iarăşi principiul falş cum că regulamentele facute de comisiunea europeană ar puteà mai târziu să se prefacă de către o simplă comisiune mixta, fară aprobarea acestei comisiuni europene.— *Acestea ca prolegomenon.*

Acum venim la cercetarea *stărei legale*, care astăzi este în vigoare pentru Dunăre în tot parcursul ei. Această stare legală este acea fixata de tratatul dela Londra, din 13 Martie 1871. El n'a primit prin tratatul dela Berlin decât parţiale modificări. Cea mai importantă este aceea privitoare la spargerea Porţilor de Fer. Precum v'am arătat în cursul interpelaţiunei mele privitoare la Porţile de Fer, art. 6 din tratatul dela Londra încredinţă spargerea stâncelor puterilor riverane, adica Austriei şi Turciei. Tratatul dela Berlin o încredinţează numai Austriei.

Art. 4 al acestui tratat prelungeşte durata comisiunei europene până la 1883, Aprilie 24, iar prin art. 5 seziceà ca puterile riverane se vor înţelege împreuna pentru fixarea condiţiunilor, rechemarea în viaţă a comisiunei riverane. Tratatul din Berlin ţine o tăcere absolută asupra acestei chestiuni; însă adaogă că regulamentele de navigaţiune pentru întinderea Dunarei dela Galaţi la Porţile de Fer, se vor elaborà de catre comisiunea europeană. De aci rezultă că starea de lucruri creată de tratatul din Londra, a primit prin tratatul dela Berlin 2 modificări: întâiu, Porţile de Fer, cum am zis, s'au dat în îndatorirea Austriei ca să le spargă şi al douilea, comisiunea riverană s'a înlaturat într'un mod tacit şi tutela Europei s'a întins pânăla Porţile de Fer.

Cum aţi vazut, d-lor, Austria totdeauna a căutat ca să devie şi să rămâna singură stăpână pe Dunare, ori când i s'a parut momentul oportun a cautat să se sustragă controlului Europei şi a scăpà de comisiunea europeană. Insă în conferinţa dela Paris, din 1858, a fost declarat cum că actul de navigaţiune respins de Europa totuşi se aplicase în susul Dunărei în Bavaria şi Vurtemburg.

La congresul dela Berlin, unde mai mult decât ori când reapăru rivalitatea şi lupta de preponderenţă în Orient între Austria şi Rusia, guvernul austriac nu scapă ocaziunea spre a se emancipà de controlul Europei cel puţin pentru o parte a Dunărei, adică Dunărea Austro-Ungară.

Rusia biruitoare pe câmpurile de rasboi, biruitoare chiar prin tratatul dela San-Stefano, prin combaterea ce Europa făceà acestuì tratat, se înfaţişa ca biruita la masa verde a congresului dela Berlin.

Plenipotenţiarii ruşi îndatoraţi ca cu orice preţ să ţina la retrocedarea Basarabiei, pe care însuşi unii din diplomaţii ruşi o califica ca o simpla chestiune de amor propriu, ca o tocada a unei auguste persoane, se vazura nevoiţi a o platì cu concesiuni de o importanţa mult mai mare. Când ei formulară mai înainte cererea despre înapoiarea Basarabiei, li s'a observat din partea Angliei şi Austriei că daca s'ar înapoià Rusiei Basarabia, s'ar slăbì garanţiile create de congresul din Paris pentru libertatea navigaţiunei pe Dunăre, şi Prinţul Gorciacoff raspunse: Basarabia pentru România este o chestiune de pământ, pentru Europa ea nu poate fi decât o chestiune de apă. Ei bine, pentru această din urma chestiune adica pentru asigurarea liberei navigaţiuni a Dunărei, Rusia este gata a da Europei toate garanţiile cări le và voì şi va cere. Aceste garanţii se formulară în sfârşit de Europa în modul urmator. Prelungirea în princip a duratei comisiunei europene şi sporirea atribuţiunilor ei, uniformitatea regulamentelor întinse dela Sulina, pânala Porţile de Fer, aceasta numai pentrucă Porţile de Fer nu erau încă stricate şi erau în apropiere de hotarele Austriei; spargerea Porţilor de Fer fu încredinţată Austriei. Cum vedeţi spre realizarea în parte a programului său relativ la Dunăre, Austria îşi gasì momentul oportun; căci Rusia nu se ocupà atunci decât ca să grabească cât mai curând încheierea congresului dela Berlin. Activitatea sa erà să ia Basarabia, şi să se recunoască formarea Statului Bulgariei. Austria astfel fără luptă căpată Bosnia şi Herzegovina, înjumătăţii sporirile de teritoriu ce tratatul dela San-Stefano dasc Muntenegrului şi Serbiei, şi le puse astfel în cercul influenţei sale esclusive. Incât pentru Dunăre, Rusia dase chiar în mâinile Austriei condeiul ca să reguleze cum va voì chestiunea. Astfel sustrasera mai întâiu toată Dunarea Austro-Ungară dela supravegherea Europei, statornicită prin congresul dela Paris. In adevăr în jos de Porţile de Fer, supravegherea în teorie a Europei se menţinu. Prin aceasta Europa crezu că cel puţin dealungul Dunărei române se vor înlaturà ciocnirile de preponderanţa între Austria şi Rusia; iată ce s'a regulat prin tratatul dela Berlin. Vom vedeà mai târziu cum s'a căutat a se înlaturà planurile asigurătoare ale Europei, spre a se substituì preponderenţa Austriei în locul preponderenţei căzute a Rusiei, şi chiar în locul influenţei salutare a Europei. D. Vernescu v'a desvoltat cu multă agerime de spirit consecinţele ce cabinetul din Viena a voit a trage din prescripţiunile tratatului dela Berlin. Faptul pozitiv este că la congresul dela Berlin, Austria a avut, de mă pot exprimà aşà la *haute main* în afacerile Dunărei. După cererea sa s'au înlăturat statele riverane danubiene din josul Porţilor de Fer dela orice par-

ticipare la afacerile Dunărei de sus adică a Dunarei Austro-Ungare. In adevar ea consimţi ca comisiunea europeană sa elaboreze regulamentele de poliţie şi de navigaţiune fluvială pentru întinderea Dunărei dela Galaţi pânăla Porţile de Fer; însă cu cugetarea de a dobândi pentru Austria supravegherea executărei acestor regulamente, de nu şi exécucutarea. Acesta este fondul propunerei baronului Haymerlè ca *veghiarea* aplicarei acestor regulamente să fie dată unui *comisar-delegat* al comisiunei europene. Acest comisar-delegat aveà a se preface într'un *inspector general al navigaţiunei Dunărei;* astfel sub nume de *inspectorat general* se înfaţişă mai întâiu ideia coprinsă în ante-proiect de a se da Austriei preşedinţia comisiunei mixte cu vot preponderant.

Veţi gasì urme despre aceste idei ce pentru întâia dată opreau la lumina zilei, chiar în protocolul congresului dela Berlin, şi mai ales în corespondenţa, în parte cunoscută, între guvernele dela Pesta şi dela Viena, pentru crearea inspectoratului general al navigaţiunei Dunărei-de Jos, prefăcută apoi în comisiunea mixtă. Dar nu voesc a va răpì timpul dându-vă toate amănunţimile acestei afaceri. Insă va ajunge a vă spune că numai la propunerea de a se încredinţă unui comisar-delegat supraveghierea aplicărei regulamentelor de navigaţiune a Dunărei până la Porţile de Fer, plenipotenţiarii Austriei găsiră o împotrivire, din partea Rusiei, şi apoi din partea congresului întreg. Plenipotenţiarii ruşi ziceau: noi cerem Basarabia, nu cerem Dunărea; pri-a da toate garanţiile pentru apărarea libertăţei Dunărei, dar nu consimţim ca cu această ocaziune acolo unde Rusia îşi retrage preponderanţa să vină să se substitue o altă influenţă esclusivă. Congresul dar a respins propunerea ca supraveghierea să fie încredinţată unui delegat, presupunând, că acel delegat s'ar cere să fie al Austriei, şi a pastrat însă această supraveghiere însăşi Europii prin comisiunea europeană! D-lor, au trecut mulţi ani dela încheiarea tratatului de Berlin, şi comisiunea europeană îşi şi reîncepuse folositoarele lucrări fără a se mai vorbì nimic şi în anul întâiu şi în anul al douilea despre *acea supraveghiare.* Deodată cu ocaziunea elaborărei regulamentelor, deodată apare *ante-proectul,* în care nu se mai înfăţişează ideia *supraveghierei* ci aceea a însăşi *executărei* regulamentelor încredinţate unui corp special, unei autorităţi de sine statatoare, neprevăzută de nici un tratat, adică *comisiunea mixtă* făcând parte din ea Austria ca stat riveran, Austria ca preşedinte perpetuă, Austria cu voce preponderantă. Ia să luăm acum în cercetare acest ante-proiect, el este însuşi actul făcut la Viena şi respins de Europa la conferinţa de Paris din 1858, decât că în locul comisiunei riverane compusă de toate statele pe care dela obârşie le uda Dunărea, comisiune menţinută prin tratatul dela Londra şi pe care numai prin tăcere doară o înlătură tratatul dela Berlin, în locul zic a comisiunei riverane să substitue comisiunea mixtă.

Altfel ante-proiectul coprindeà aceleaşi păcate pe care le aveà şi actul încheiat la Viena în 1858.

De aceea cum s'a înfiinţat ante-proectul în sânul comisiunei europene, aceasta l'a şi respins, întâiu fiindcă delegaţii Bulgariei şi Serbiei nu luaseră parte la elaborarea sa, cum o prescrie tratatul delà Berlin. Şi aicea este de notat că se făcuse propunerea ca sub-comisiunea însarcinată de a elaborà ante-proectul să fie compusă de delegaţi de state neriverane. Că astfel s'au ales delegaţii Italiei, Germaniei şi Austriei, notaţi bine al Austriei. Mai târziu însă delegatul Austriei neriverane nu numai că a transformat pe Austria în stat riveran, dar încă i-à făcut şi partea leului acordându-i şi preşedinţia perpetuă şi pot preponderant! Comisiunea europeană a respins ante-proiectul, mai întâiu, cum v'am spus, căci n'au participat delegaţii Bulgariei şi Serbiei la elaborarea sa. L'a respins ca contrariu tratatelor delà Pàris şi Berlin, fiindcă nu consfinţeà principiul libertăţei navigaţiunei Dunărei petru toate pavilioanele nici pânăla Porţile de Fer.

L'a mai respins asemenea fiindcă prescrie că regulamentul făcut de comisiunea europeană puteà să fie prefăcut de comisiunea mixta, fară a mai fi trebuinţă de aprobaţiunea comisiunei mixte.

D-lor, eu cred cum că diplomaţia austriacă când a înscris în ante-proiect aceste principii eretice şi care fusese odată respinse de Europa încă în anul 1858, ea le-a pus numai şi numai ca mai târziu să fie pusă în poziţiune de a le sacrificà ca concesiuni făcute Europei, şi apoi ca contra-cesiune a dobândi o contra-cesiune cu mult mai importantă, adică înfiinţarea fatalei comisiuni mixte. In adevăr, d-lor, am acì sub ochii mei, depeşa dată de către guvernul Austro-Ungar d-lui preşedinte al consiliului, Brătianu, în ziua de 12 August 1880. Este foarte important să vă dau citire măcar în scurt, despre această coprindere:

„Les objections principales soulevées par les délegués de France et de Grande-Bretagne contre le travail du comité d'ètude portaient principalement sur trois points:

1. L'absence de dispositions consacrant la liberté du fleuve entre les Portes de Fer et Galatz.

2. L'organisation de la comission mixte sous le presidence de l'Autriche--Hongrie.

3. L'article 124 qui reconnait à la commission le droit de modifier le réglement indépendamment de la commission européenne...

Nous sommes d'àbord prêts à tenir compte du désir exprimé par plusieurs puissances d'insérer dans le règlement la clause de la liberté de la navigation sur la partie du fleuve dont il s'agit, et à constater formellement ce postulat de la navigation générale que d'ailleurs nous ètions de tout temps loin de vouloir altérer.

Si autrefois nous nous sommes prononcées contre l'insertion d'une pareille clause dans l'avant projet, c'est que nous croyons que sa

place eut été plutôt dans un acte formel que dans un simple règlement.

Nous croyons donc que cette clause pourrait, conformèment au sens de l'art. 15 du traité de Paris de 1866, être redigée comme suit:

La navigation, sur tout le parcours du Danube entre les Portes de Fer et Galatz, sera entièrement libre et ne pourra sous le ràpport du commerce, être enterdité à aucun pavillon.

Nous voulons également déférer au voeu exprimé par la plupart des délégués relativement à l'art. 124 de l'avant-projet, et conformèment au principe qui est généralement admis par la jurisprudence, que l'autorité dont émane une loi soit aussi appelée à adopter l'amendement propesé par les délégués de France et de Grande-Bretagne et au sens duquel les modifications du présent règlement donnent lieu avec le concours de la commission européenne".

Cum vedeţi, d-lor, prin această notă Austria recunoaşte singură că comisiunea europeană nu aveà chemarea decât să facă un simplu regulament, că ea nu puteà chiar să pună în acest regulament un principiu care dejà erà înscris într'un tratat formal. Dar tot deodată ea recunoaşte că aceiaşi comisiune europeană aveà dreptul să creeze o autoritate politică, cu atribuţiuni largi administrative; judiciare, technice, dând Dunarea unei preponderranţe esclusive, ceeace de trei ori Europa respinsese; căci tot aceasta este comisiunea mixtă. Spre a dobândì această mare concesiune, cabinetul se pare a voì a face concesiuni, care cum vedeţi, d-lor, sunt foarte mici, sau chiar de loc nu sunt concesiuni pentrucă singură Austria recunoaşte că întâia concesiune erà numai de forma, fiindcă principiul libertăţei de navigaţiune a Dunărei erà dejà scris în tratatul de Paris. A doua concesiune erà foarte natural s'o facă, fiindcă este ştiut în dreptul public că numai autoritatea care face legea, are dreptul de a o interpretà şi de a o modificà. Ei bine, aceste două umbre de concesiuni le califică de *importante*.

„Si par rapport à ces deux questions *importantes*", urmează nota austriacă, „nous pouvons aujourd'hui nous declarer prêts à nous ranger aux dèsirs formulés par plusieurs puissances, il est cependant un point dont le maintien nous est un véritable dévoir. C'est la question *de la composition et de la présidence de la commission mixte*".

Acì, d-lor miniştri, d-lor deputaţi, acì este buba, acì este nodul gordian, acì este *toată chestiunea*. Voim sau nu voim să avem *comisiunea mixtă!*.

Acì Austria ne declară că nu transigează. Prin urmare, de geaba ni se mai vorbeşte cá se poate amendà ante-proiectul ori propunerea Barrère care în capul său o menţine; şi aceasta se creiază prin un simplu regulament al comisiunei europene ce, mai repet, nu poate aveà calitatea decât de a aplicà Dunarei din sus de Galaţi, regulamentele ce le-a făcut pentru Dunare din jos de acest oraş. Şi ce însemnează această comisiune mixtă: este modificarea mai multor tratate, este darea Dună-

rei româno-bulgare în mâinile unei dominațiuni esclusive, ceeace n'a voit-o nici tratatul și conferința dela Paris, nici tratatul dela Londra, nici chiar acel dela Berlin; este înlocuirea pe Dunăre a preponderanței rusești care nu mai există prin preponderanța esclusivă și privilegiată a Austriei. In fine, această comisiune mixtă, ori cum i se va zice, este rapirea Dunărei din mâna statelor riverane, România și Bulgaria.

D-lor deputați, este trebuință să ne punem a analiză în deamănunt compunerea acestei comisiuni mixte? Ni se cere ca ea să fie compusă de delegați a trei state riverane, iar Austria, stat neriveran să îi fie președinte perpetuu, și cu voce preponderantă. D-lor, d-voastră știți că în sistemul parlamentar dacă este o luptă mare, care adesea hotărașțe putem cità chestiunea președinției, chiar în corpurile legislative. In regimele cesariane, bună-oară, după sistemul lui Napoleon președintele se numeà de puterea executivă, și aceasta aveà o influență foarté mare. Țara s'a recreat în parte contra statutului lui 2 Maiu pentruca numirea președinției corpurilor legiuitoare erà dată puterei executive. Nu viu acì să pledez în favoarea împrejurărilor extra-ordinare ce au motivat actul dela 2 Maiu. Mă mărginesc a cità și a recunoaște că aceasta erà de natură a ridicà regimului parlamentar unul din atributele sale cele mai importante.

Așà dar să venim la timpul actual al unui regim cu totul parlamentar și zic: dacă onor. nostru președinte l'am proclamà președinte pe viață aceasta s'ar puteà numì numai o președinție de deferență, de onoare, fără importanță politică. Prin însuși aceasta nu i-am conferì drepturi și puteri întinse? Apoi prin însuși aceasta, președintele n'ar aveà dreptul ca să ne cheme când ar voì, ca să ridice ședința când ar voì, și mai mult sau mai puțin n'ar aveà influența nu numai asupra ordinei zilei dar chiar asupra hotarârei afacerilor? (ilaritate).

Președinția comisiunei mixte dată în mâna Austriei nu este dar o președinție dată de deferință, fiindcă este imperiu și celelalte state sunt numai regate și principate! Și apoi pentru ce această deferența? Apoi, în comisia europeană unde este reprezintată Europa întreagă, președinția trece „a tour de rôle" la toți delegații astfel, mi se pare, anul viitor ea va fi prezidată de colonelul Pencovici, care reprezintă o țară ce se declară de necapabilă de a face poliție pe Dunăre!

D. *Chițu, ministru de justiție.* A presidat anul trecut.

D. **M. Kogălniceanu.** Cu atât mai bine, va să zică atestați că însași comisiunea europeană poate fi presidată de catre delegatul României.

Și prin urmare, colonelul Pencovici, fără a lipsì respectului datorit unui mare imperiu, ar puteà presidà în comisiunea mixtă, dacă ar fi să existe. Dar cel puțin cu consimțământul nostru ea nu va aveà viață! Incă un exemplu. Avem comisiunea fluvială a Prutului din care

fac parte Austria, Rusia şi România. Această convenţiune este încheiata când România erà înca vasală. Ei bine, preşedinţia acestei comisiuni mixtă s'ar privì cu desonoare dacă şi România a tour de rôle i-ar aveà preşidenţia. Vedeţi dar, că Austria primeşte a face concesiuni pe care le califică de importante, dar ţine la preşedinţie, pentruca preşedinţia nu însemnează numai o simplă chestiune de etichetă, dar reprezintă drepturi de preponderanţă! D-lor, lasând la o parte preşidenţia, sa vedem dacă tratatul de Berlin da Serbiei alt drept decât ca delegatul ei sa ia parte la facerea regulamentului privitor la navigaţiuneà dintre Porţile de Fer şi Galaţi. Serbia este un stat danubian important.. Este scaldata de Dunăre, însă Dunărea ei este dincolo de Porţile de Fer! Totuşi ea are drept să fie chemată ca să-şi zica cuvântul în privinţa navigaţiei dunărene! Şi odată sparte Porţile de Fer negreşit că va dispare şi regimul îndoit sau mai bine zicând întreit care este făcut Dunarei va trebuì sá dispară, şi astfel şi Dunărea sa aibă unul şi acelaşi regim, precum 'l are Rinul şi alte fluvii convenţionale. Insa până atunci Serbia nu este stat danubiană, în josul Porţilor de Fer; nu are nici întindere mare de ţarmuri, nici interese!

Cum dar se poate primì Serbia într'o comisiune mixtă, însărcinată cu administrarea, cu poliţia, cu hotarârea chiar în conflicte, în chestiunile Dunărei din jos de Porţile de Fer. Şi putem noi să primim aceasta? După textul propunerei Barrère ce ni s'a prezintat, Serbia ar aveà 5 kilometri, în jos de porţile de Fer; România şi Bulgaria au 140 kilometri! Lăsând acum preşedinţia Austriei, cu sau fără voce preponderantă, de oparte, întreb putem noi să primim ca să ne gasim faţa în faţă,. Bulgaria şi România având 1400 kilometri de întindere pe Dunăre, să ne găsim zic, faţă în faţă cu două puteri din care una nu are un parmac de ţărmuri dunărene şi alta având numai 5 kilometri? (aplauze). Vă fac întrebarea: fiecare din d-voastra în viaţă d-voastră privată, în interesele d-voastră particulare, aţi primì ca să fiţi majorizaţi, sau cel puţin să vă puneţi în tovărăşie doui cu doui, din care doui să pue la mijloc 10 mii de galbeni iar ceilalţi doui, unul să nu pue un galben şi altul numai cinci galbeni? (ilaritate).

Vedeţi dar prin însăşi aceste anomalii că comisiunea mixtă nu are condiţiuni de a puteà fi, de a puteà funcţionà! Şi aceasta a dovedit-o Serbia. Sârbii sunt o naţiune foarte pozitivă, ea s'a folosit de împrejurari, ea şi-a făcut toate interesele ei, ea a încheiat cu Austria un act de navigaţiune, pentru apele ei; foarte avantagios pentru dânsa! Austrià i-a facut mari concesiuni cari nu ştiu dacă ni le-ar da în urma când ar fi sa tratăm dela unul la altul.

Dar ca contra-concesiune Serbia şi-a unit votul cu acel al Austriei în afacerea Dunărei bulgaro-române. Pentru ce, şi-au zis miniştri sârbi, sa ne punem în ceartă cu Austria pentru puţinele kilometre de Dunare, ce avem de regulat cu Austria atâtea interese cu mult mai importante;

astfel să fim bine încredinţaţi că Serbia în cazul de faţă va votà cu Austria în contra noastră, în contra fraţilor săi de dureri şi de suferinţi seculare şi poate şi de interese viitoare! Eu, nu critic de loc purtarea nici unui stat independent, fiecare stat are politica sa, tràsă după interesele sale. Bine a facut Serbia de şi-a căutat interesele éi, fară a se ocupà de interesele noastre; uitând simpatiile noastre seculare pentru dânsa. Dar şi noi acum avem dreptul să zicem ce caută Serbia în Dunărea noastră bulgaro-română? Cum? Noi să primim ca Serbia alaturi cu Austria să ne majorizeze în apele noastre?

Ei, d-lor, socotesc că simţimântul d-voastră şi de patriotism şi de dreptate se revoltă la această întrebare şi aceasta este încă un motiv puternic, ca să nu primim comisiunea mixtă. Totuşi eu cred că curând sau târziu, poporul sârb va vedeà că nu este bine chiar pentru dânsul, ca pentru interese speciale, trecătoare să se plece a se facé instrumentul împilarei al fraţilor săi de religiune, fraţilor săi de suferinţi în trecut, şi poate şi fraţilor săi de acelaşi viitor (aplauze prelungite).

Cum vedeţi, Serbia nu are raţiune de a luà parte la comisiunea mixtă. Mai rămâne dar Bulgaria şi România. Apoi ce comisiune mixtă se mai poate face! Aflându-ne doui, noi, România cu Bulgaria, ne vom regulà afacerile noastre prin frăţească înţelegere. Fiecare vom rămâne stapâni liberi pe ţărmuri, pe apele noastre, şi unde va fi de a se luà dispoziţiuni în comun, le vom regulà prin tratate fie şi sub privigherea comisiunei europene, dar nu în sânul unei comisiuni mixte! D. ministru de externe a ţinut un lung cuvânt, —sunt multe din aceste cuvinte la cari nu mă unesc,— dar a zis un cuvânt drept, că nici o putere europeană nu se poate plânge că România a oprimat libertatea navigaţiunei Dunărei; din contra, dacă i se poate imputà cevà este că a înleznit chiar licenţa pe Dunăre, şi încă acea licenţă a fost numai în interesul Austriei. Dacă a făcut concesiuni, le-a făcut numai Austriei. Domnii noştri vasali, nesiliţi de nimeni, au dat cei dintâiu drepturi, privilegiuri, înlesniri, chiar proprietăţei companiei austriacă de navigaţiune pe Dunăre. Prin aceasta s'a desvoltàt nàvigaţiunea austriacă în apele noastre, şi astăzi ca recunoştinţă ni se zice: fiindcă vapoarele mele parcurg apele voastre, fiindcă marina mea prosperă pe ţărmurile voastre, fiindca comerciul meu s'a întins în ţara voastră, apoi reclam că acolo unde am interese să am şi drepturi, acum voesc sa dominez pe acea apă unde comerciul meu s'a întins, mulţamită vouă (aplauze).

Iată pentru ce, d-lor, din început şi dela o margine a ţarei pânala cealaltă, s'a ridicat un glas de împotrivire energic şi constant în contra comisiunei mixte, ca contrarie tratatelor dela Paris şi Berlin, ca prin însaşi forţa lucrului neputându-se instituì, şi în fine ca contrarie drepturilor şi intereselor noastre.

D-lor, eu nu voiu să viu înaintea d-voastră nici cu act de acuzare

nici voesc măcar să critic faptele guvernului în această chestiune, dar fiindcă d. ministru de externe, onor. d. Stătescu, a voit să se ferească de a identifică politica guvernului dela ziua sosirei d-sale la minister cu politica sa anterioară, zicând: de când am venit cu programa dela 1880, dela Noembre, am avut vederile cutare şi cutare; eu nu pot admite acest mod de vedere al d-sale. D-sa ştie bine că încât durează aceiaşi firmă ministerială, nu se poate despărţi un ministru izolat de politica generală a guvernului din care face parte, însă d-sa ştie apoi foarte bine cà în chestiunile internaţionale guvernele sunt solidare. Nu este tot aşà şi cu ţara. Intrucât o naţiune aprobă actele guvernului sau ea nu este solidară cu ele. Guvernele pot să facă greşeli, şi aceste sunt îndatoritoare pentru acelaşi guvern cât el stă la putere! Dar ţara care nu aprobă, ţara nu este angajàtă în àceste greşeli. Poàte un om să cadă în greşeală, dar greşeala aceea nu cade în sàrcinà stàtului până când el nu o ratifica! De aceea, să fim cu luare aminte, astazi suntem chiemaţi să ratificăm sau să nu ratificam ceeace s'a facut! (aplauze).

D-lor, încă odată declar, nu înţeleg să fac acuzaţiuni, nici chiar bă-

D-lor, încă odată declar, nu înţeleg să fac acuzaţiuni, nici chiar banueli, dar totuşi trebue să vă arat pentru ce d. ministru de externe în explicarile cari ni le-a dat a fost cam ingaimat, pentrucă permiteţi sá mă servesc de o expresiune cam populară: ne da când una caldă, când una rece! Aceasta provine cred că d-sa nu se poate de tot degajà de actele predecesorului său! Mă voiu explicà, d-lor, v'am zis că ţara nu este angajată decât când ratifică actele guvernului său. Avem exemplu că deunazi în camera Olandei, o ţară mai bogată, mai prosperă, mai civilizată decât România, dar de o întindere şi importanţă politică mai mică decât România, că această Cameră, zic, a respins un tratat formal încheiat între Francia şi guvernul Olandei. Miniştrii şi-au dat demisiunea, dar Olanda a rămas liberă de îndatoririle luate de ei (aplauze).

Eu nu sunt de părere să zicem ministerului, cum s'a zis în Camera de sus, duceţi-vă, depărtaţi-vă şi să vină alţii măcar cât va ţine chestiunea Dunărei, ca una ce de el este începută.

O voce. Şi după.

D. *M. Kogălniceanu.*. Dacă vor face bine vor rămâneà şi după; dar dacă nu vor face bine, să ştie că ţara nu va ratificà actele lor. Şi de aceea, eu de astăzi vă previu că ţara nu va ratificà nici un act privitor la Dunăre care ar surpà drepturile ei suverane, chiar această majoritate care o aveţi în Cameră, am ferma convicţiune că nu va fi cu d-voastră (aplauze).

Dlor, când a venit pentru a doua oară, chestiunea înfiinţarei comisiunei europene, sunt dator să spun cum că comisarul nostru din început s'a refuzat să audă măcar de această comisiune mixtă.

Dar totdeodată aveà grija să zică: nu angajez opiniunea guvernului meu, aceasta este opiniunea mea personală!...

D. președinte al consiliului. Mă ertați, toți comisarii ziceau: sub rezerva aprobărei guvernului lor. Dar nu în această chestiune.

D. M. Kogălniceanu. Sunt de acord cu d-voastră, comisarii păstrau fiecare libertatea de acțiune a guvernului lor, însă nu este de tăgăduit că se știà foarte bine că opiniunea comisarului erà în fond și a guvernului său; dar totdeodată îi lasă și libertatea de a'și schimbà opiniunea.

Erà în Martie primit de a se privì comisiunea mixtă ca o emanațiune a comisiunei europene, unele puteri reclamă dreptul de apel la comisiunea europeană, în contra hotărârilor comisiunei mixte. Insă guvernul austriac ținând ferm la comisiunea mixtă cum o proiectase, socotind că momentul erà oportun pentru a obține și mai mult; nu a primit nici acest chip de vedere al delegatului Angliei mi se pare, întâmpinând că nu recunoaște pe comisiunea mixtă ca o delegațiune sau o emanațiune a comisiunei europene, ci ca acea comisiune riverana prevăzută prin tatatul dela Paris, prin congresul dela Viena din 1815 cu singura deosebire ca Austria voià bine comisiunea riverană în josul Porților de Fer, unde deși nu are țărmuri dar pretinde a luà loc, dar nu primeà a se înființa această comisiune și pentru Dunărea Austro-Ungară, astfel încât ca guvernul Austriac să'și poată zice cuvântul său în apele noastre, dar nu și noi Românii în apele sale.

Dați-mi voe, d-lor, să vă citesc un pasagiu din nota circulară a Austriei din 9 Februarie 1881:

„La creation de la commission mixte, n'est du reste pas une idée nouvelle emanée du comité d'étude. Il pouvait et devait s'en tenir aux dispositions analogues du congrés de Vienne et du traité de Paris, qui avaient indiqué l'établissement de paréilles commission comme le méilleur moyen de sauvegarder des intérêts communs" etc.

Și nota conchide că comisiunea mixtă nu poate să fie o emanațiune a comisiunei europene, că ar trebuì să aibă voința sa proprie, independența sa de acțiune.

Vedeți, d-le ministru, că aceste cuvinte ne arată cât de puțină bază are pentru a fi primita și propunerea Barrère, ce d-voastră voiți să ne faceți să o primim și în care ma tem că v'ați încurcat! căci cetită bine propunerea Barrère, exclude dreptul de apel la comisiunea europeană, și astfel comisiunea mixtă tot ramâne ca corp de sine stătător. In loc să ziceți din început că nu puteți primì o comisiune oricare i-ar fi ființa, ca neprevazută de tractate, d-voastră primind propunerea ca punct de tractare, ați intrat într'un dedal din care zic nu știu cum veți eșì! căci faptul pozitiv este că Austria prin nota sa dela 9 Februarie 1881 se opuneà la dreptul de apel și nu recunoștea pe comisiunea mixtă ca o emanațiune a comisiunei europene, ba nici nu primeà pro-

punerea rusească ca durata comisiunei mixte să fie cât durata comisiunei europene! De atunci cabinetul din Viena a mai facut cevà concesiuni, dar *fondul chestiunei* cum îl califică prin nota sa din 12/24 August 1880, adică comisiunea mixta și președinția, îl menține până astazi, și acest fond îl gasim și în propunerea Barrère.

Vedeți dar, ca aceasta comisiune mixtă nu se cere, cum zice Românul, pentru florile cucului, ca prin urmare aceasta comisiune mixta este fondul chestiunei, iar nu numai o chestiune de forma ,este însăși chestiunea toata, plină și întreaga.

Ei bine, onor. d. ministru de externe, nu cel de acum dar cel de mai înainte, v'a citit, mi se pare în Senat, corespondența care a ținut în privința ante-proiectului și a comisiunei mixte. In această corespondență, d-sa v'a dat cunoștință de o notă ce guvernul în ziua de 26 Februarie (10 Martie 1881, adresă reprezentanților României în străinătate, și prin care le zicea, sa-mi permită d. Statescu a găsì acì o analogie în nota d-lui Boerescu și între asigurarea d-sale, de curând, că toate puterile au primit o comisiune mixta, tot precum ne zice acum onor. d. ministru de externe, ca toate puterile au primit propunerea Barrère. Să-mi permită d-sa a cam ezità de a crede această.

Iata ce zicea d. Boerescu, în ziua de 26 Februarie (10 Martie):

„Toate puterile s'au și rostit în favoarea creațiunei comisiunei mixte și a intrarei Austriei în această comisiune. Și apoi nota se închee zicând: Astfel fiind, noi am ramânea izolați dacă am stăruì în opiniunea emisa în sînul comisiunei europene de catre delegatul nostru. Suntem dar în plecare a aderà la rîndul nostru, la formarea comisiunei mixte și a reintrà așà în acord cu celelalte state".

Dar facând această concesiune, ne propunem ca scop exclusiv, de a face indispensabila, existența comisiunei europene, și de a asigurà prin colaborațiunea sa la afacerile navigățiunei, gàranțià cea mâi reala a libertației acestei navigațiuni. Sub aceste condițiuni *concesiunile noastre* ar fi mai mult de *formă*, și prezența sa în colaborațiunea comisiunei europene, ar face imposibilă orice influență absorbantă a unei singure puteri. Aceasta este în definitiv motivul rezistenței noastre actuale...

Dacă modificațiuni în acest sens ar fi introduse în concluziunile ultimei circulari a cabinetului din Viena, *adesiunea noastră la regulamentul* de navigațiune, de poliție fluvială și de supraveghere ar *puteà fi privită ca dobândită.*

Binevoiți acum a observà că guvernul Austriac prin nota sa din 14/24 August 1880 declarà că el făceà toate concesiunile, dar că aveà de datorie de a ținea cu unghiile, la *formarea și la președinția comisiunei mixte*, ca constituind însuși fondul chestiunei. Iar d. ministru de externe al României zicea că primirea comisiunei mixte este *numai o cestiune de formă.*

In adevăr, după d-sa erà o chestiune de formă însă în drept forma de mai multe ori, şi în ceasul de faţă neapărat, înghite fondul.

D-lor, acì e toată greutatea şi toată nenorocirea situaţiunei ministerului nostru, dacă nu vom aveà curagiul printr'o rezoluţiune virilă, bărbătească să scăpăm de dânsa şi pe guvern şi pe ţară. Discuţiunea între guvernul Român şi între cel Austriac, erà cum aţi văzut în privinţa dreptului de apel cerut de guvernul nostru şi de vot preponderant cerut de cabinetul din Viena.

Onor. d. ministru de externe ne mai spune cum că trebue să ne afirmam; nu putem venì cu negaţiuni continue, trebue să spunem ceeace voim. Aceasta d. ministru ne-o spune se vede tocmai spre a ne arată ca mai doui ani, noi am uitat de a ne afirmà.

In adevăr, d-le ministru, d-voastră aveţi în preţioasa colecţiune a actelor noastre diplomatice, dovada cea mai bună că Europa necontenit ne ziceà: nu vă ţineţi numai în negaţiuni; afirmaţi-vă, spuneţi într'un mod pozitiv ce voiţi! Ba erau puteri cari mai ziceau: recunoaştem ca România este statul care are întinderea cea mai mare pe Dunare, că prin urmare interesele României sunt cele mai în joc, spuneţi-ne dar ce voiţi, şi după, arătările voastre, dupa propunerile voastre; va promitem că Europa va notà chestiunea.

Ei bine noi în urma tuturor acestor îndemnuri, unele mai binevoitoare decât altele, noi nu am raspuns nimic, ne-am mărginit de a zice: nu primim să eşim din tratate.

D. E. Stătescu, ministru de externe. In principii generale ne-am pronunţat.

D. **M. Kogălniceanu.** Dar onorabile d-le ministru şi iubitul meu amic, pentru ce v'aţi ţinut în principii generale, şi aţi aşteptat ca să vina d. Barrère şi să vă ia apa dela moară?

Dar d-voastră cari deşì venit mai târziu totuşi reprezentaţi politica ministerului care de şease ani este în capul ţarei, de ce nu aţi facut acum doui ani aceea ce trebuià să faceţi; de ce necontenit aţi sondat terenul, de ce nu aţi spus limpede şi curat: iată ceeace nu voim, iată ceeace voim.

D-voastră eri, o recunosc, aţi facut la Senat, ceeace trebuià să faceţi de mult; aţi zis: nu primim ca în apele noastre să funcţioneze împiegaţi streini, în apele şi în porturile noastre nu primim ca alţii să facă poliţia, să facă administraţia, să judece şi să pronunţe hotărâri; nu primim în Dunărea noastră executarea regulamentelor să se facă de alţii, şi sentinţele să se deà în numele comisiunei sau ori cărei alte autorităţi streine!

Cerem ca toţi funcţionarii cari fac poliţia pe Dunăre să fie numiţi de noi; cerem ca aceşti amploiaţi să fie plătiţi de noi; cerem ca administraţiunea şi poliţia fluvială să fie făcută de noi; cerem ca conflictele să le hotărâm noi; cerem ca sentinţele să se pronunţe de tribunalele noastre şi în numele Regelui nostru (aplauze).

D. ministru de externe. Unde vedeți deosebirea?

D. M. Kogălniceanu. Dar d-voastra, iubite fost coleg, ziceți: ce să fac cu propunerea Barrère? Și adăogați: nu putem respinge așà ușor! Vrem să cerem modificări. O am acì propunerea Barrère.

Și mai întâiu să vedem genesa acestei păreri, al căreia autor este un tânăr foarte inteligent și de mare viitor: d. Barrère negreșit întâiu a căutat să apere interesele țărei sale ca francez, și bine face, dar ca tot francezul eu cred că și d. Barrère are simpatii pentru români, să vedem dacă el este atât de vinovat facând aceasta propunere cel puțin în ideia sa primordială.

Guvernul nostru, este ținut să lupte mai ales spre a se înlaturà vocea preponderantă a Austriei din sânul comisiunei mixte, pe care în principiu o primise. Vorba oamenilor noștri de stat erà îndreptată în special asupra acestui caz. Noi nu voim ca Austria să majorizeze. Austria, ziceam, își va aveà neaparat alăturea cu dânsà pe delegatul Serbiei, și dacă ar aveà și votul preponderant, prin însăși aceasta și România și Bulgaria sunt majoritate: doui contra trei? Ei bine, atunci în mijlocul acestor preocupațiuni venì tânărul diplomat francez și zise: Cred a vă puteà împăcà eu printr'o propunere care are să vă placa la toți, și Austriei și d-voastră. Noua ne-a zis: în locul vocei preponderante a Austriei propun să se substitue un delegat luat din sânul comisiunei europene, acesta iar nu și delegatul austriac va face majoritatea. Negreșit că această ideie nouă, trebuià să placă celor cari în comisiunea mixtă se îngrijeau numai de vocea preponderantă. Austriaziceà ce ne pasă de delegatul comisiunei europene. In sesiunea dintâiu va fi delegatul Allemaniei, și în a doua sesiune veți pune pe propriul vostru delegat;, și în aceste două sesiuni veți puteà cu ușurință a vă aranjà toate trebile.

Nu cred eu că guvernul român a aprobat această ideie; ferească Dumnezeu. Dar sunt mulți carora li se pare că aceasta combinațiune este mai bună decât vocea preponderanta. Diplomatul francez erà cu atât în drept de a crede că propunerea sa ar puteà împácà pe guvernul român, vazând că trecuse doui ani fară ca nimeni să fi zis un cuvânt în contra comisiunei mixte afară de obiecțiunea între vocea preponderantă. Iată, și-a putut zice d. Barrère, că cu acest mod am scăpat România de vocea preponderantă a Austriei.

Astfel apoi d. Barrère a înfațișat propunerea sa guvernului francez și a înfațișat-o ca un mijloc de împăcăciune. Nu cred a face o indiscrețiune; dar îmi aduc aminte din suvenirile mele diplomatice, că cabinetul din Viena de mult stăruià pe lângă guvernul francez ca el să intervie prin influența sa legitimă pe lângă guvernul din București ca să faca să primească propunerile austriace.

Guvernul francez totdeauna îi ripostà: înțelegeți-vă mai întâiu cu Anglia, și după aceea voiu vedeà dacă pot sa ma însărcinez cu rolul de mediator.

Eu şi astăzi, d-lor, cred că Franţa soldatul lui Dumnezeu, nu va pune subscrierea sa la un act care ar fi osândirea României (aplàuze)..

Aceasta este credinţa mea, când dar a primit propunerea Barrère şi că aceasta i se înfaţişà ca un mijloc de împaciuire a României, ministrul francez a putut foarte bine zice să încercăm, şi atunci s'a aşternut detaliile.

Austria, d-lor, cum v'am spus şi altă dată, ţine foarte mult la înfiinţarea comisiunei mixte, fie ea primită cu orice modificari, caci această comisiune mixtă nu însemneaza nimic mai just decât asigurarea pentru dânsa pe Dunare a unei poziţiuni excepţionale şi privilegiate pe care o urmăreà dela 1858, şi care pururea Europa i-a refuzat-o pâna acum; această comisiune mixtà este însaşi întinderea preponderanţei austro-ungare pânala marea Neagră; spre a ajunge là aceàstà, aţi văzut ca Austria nu s'a mulţumit a aveà la Paris pe contele Beust, diplomatul cel mai încercat şi care, în afacerea intereselor încredinţate lui, atât erà de activ încât nu permiteà consilierilor săi de legaţiune să meargă la minister, ci se duceà el singur, el aşà de bătrân, şi de trei patru ori pe saptamână ca un june de 20 ani, urcà cele trei caturi cari conduc la birourile ministerului de externe francez, şi a trimis la Paris şi pe contele Volkenstein care fusese ales de contele Kalnoky ca ca ambasador pentru Petersburg şi pe care în loc sa'l trimită la postul sau l'a trimis la Paris ca să trateze chestiunea. Din acestea numài vedeţi câtă importanţă pune Austria încât pe ambasadorul numit la curtea cea mai importantă pentru Austro-Ungaria, a preferit a'l trimete mai întâiu la Paris unde a şezut luni întregi.

In adevăr, contele Volkenstein, a izbutit aşà de mult în misiunea sa de ministru, încât vă pot asigurà, ca daca aşi fi pus în alternativa dureroasă de a alege între propunerea Barrère şi între ante-poectul austriac cu restricţiunile facute de fostul ministru de externe, eu aş primì de preferinţă comisiunea mixtă; pentrucă dacă mi s'ar propune o moarte dată de mulţime de cuţite, şi alta care să mă omoare îndată, vă mărturisesc curat că aşi primì pe cea din urmă (ilaritate).

In adevăr, d-lor, comisiunea mixtă cu dreptul de apel este numai o prima instanţă şi ştiţi că mulţi pierd la prima instanţă, dar pot câştigà la a doua; dacă însă nu am a doua instanţă, şi pierd là primà am pierdut totul. Aceasta este propunerea Barrère, căci ea exclude, nimiceşte în fapt dreptul de apel.

Acum vin la propunerea Barrère, în amanuntele ei.

D-lor, d. ministru de externe ne zice să primim propunerea Barrère însa cu modificări, dar totuşi eu nu cred că se vor primì de Europa modificările propuse de noi.

D. ministru de externe. Reproduceţi inexact.

D. M. Kogălniceanu. Propunerea Barrère zice aşà:

„Comisiunea singură îşi va redactà regulamentele interioare... pen-

tru ordinea lucrărilor sale, precum şi instrucţiunile speciale către agenţii săi, în vederea aplicărei regulamentelor etc".

Comisiunea în prima sa sesiune va procedà la numirea agenţilor desemnaţi la art. 5, adică inspector, sub-inspector, etc. Dar să mergem mai înainte.

Totuşi regulamentul interior şi restricţiunile cu un caracter general şi regulamentar precum sunt acele despre care se vorbeşte în art. 9, al actului public dela 2 Noembrie 1865, privitor la navigaţiunea dela gurile Dunărei, vor fi mai întâiu comunicate comisiunei europene şi nu vor fi aplicate decât după ce această comisiune le va fi găsit conforme cu principiile cari au servit de bază regulamentelor de faţă".

Când citi dintâiu acest articol, îmi ziceam: într'un chip indirect tot ne este dat drept de apel. Dar ea să vedem art. 9 din actul din 2 Noembrie 1865 la care ne trimite propunerea Barrère.

Ei bine, acest articol esenţial nu tratează decât despre numirea funcţionarilor comisiunei europene, inspectorul navigaţiunei, căpitanul dela portul Sulina, care acum după actul adiţional, votat mài àlàltăeri, au să se numească de către comisiunea europeană.

Aşà dar, numai chestiunile cari ţin de acest articol sunt supuse apelului la comisiunea europeană.

Aşà dar, dreptul de apel este numai cu numele, numai o iluziune, afară dacă bunăoară vre-o dată comisiunea mixtă, în lipsa delegatului austriac, ar face numirea inspectorului, neplăcută acestui delegat.

D-lor deputaţi, d. Vernescu a făcut o analiză mai specială, articol cu articol a propunerei Barrère, dar a uitat un lucru. Această propunere zice: inspectorul va fi numit de comisiunea mixtă, sub-inspectorii vor fi propuşi pe o listă de 3 nume de fiecare stat riveran pentru întinderea sa, şi comisiunea mixtă va alege dintre aceşti trei. Ei bine, ce păcat original mai conservă aceşti sub-inspectori?

Afară de acel că numele lor ar figurà pe o listă propusă de guvernul sârb, ori bulgar, ori român, zic: ce păcat original au ei, pentrucă odată numiţi să nu le păstreze măcar atributele ce le revin după toate organizaţiunile administrative din lume. In adevăr, în ordinea erarhică administrativă, noi ştim că prefectul atârnă de ministru, sub-prefectul de prefect, primarul de sub-prefect. Ei bine, după propunerea Barrère, căpitanii de porturi nu atârnă de sub-inspectori, pentrucă sub-inspectorii au avut nenorocirea să figureze pe o listă propusă de puterile riverane, căpitanii de porturi atârnă de inspectori....

D. ministru de externe. Nu se poate modificà?

D. M. Kogălniceanu. D. ministru îmi face întreruperea că această mare prescripţiune nu se poate modificà!... Daţi-mi voe, sunt şase ore şi voesc să las şi pe alţii să vorbească, prin urmare, nu pot să pun discuţiunea pe un tărâm atât de slab! Mă ridic mai sus! Defiez pe d. ministru de externe să-mi dovedească dacă în propunerea Barrère

există un singur articol, începând dela 1 şi pânăla 13, care să poată fi primit de d-sa, sau dacă toate aceste articole modificându-se cum trebue, mai poate rămâne cevà din propunerea Barrère! Ah! este art. 12 care zice că comisiunea mixtă îşi va aveà reşedinţa la Giurgiu. Acest articol, acest singur articol cred că'l vor primì giurgiuvenii (ilaritate). Sfatuesc pe onorabilul meu amic, d. Iepurescu, deputat de Giurgiu, să-l primească, (ilaritate).

D. Iepurescu. Primesc.

D. **M. Kogălniceanu.** Primeşti ca deputat de Giurgiu, dar nu deputat al României.

D. Iepurescu. Da. Dar ca deputat al României nu.

D. **M. Kogălniceanu.** Apoi, d-lor, când toate aceste articole de sus până jos au să fie modificate, va mai ramâne vr'un articol la ordinea zilei? Cum vedeţi, d-lui însuşi, d. ministru de externe cred că a înţeles slabiciunea tezei d-sale, şi dar să venim cu un contra-proiect.

D. ministru de externe. Care?

D. **Kogălniceanu.** Nu este nimeni între noi, care cunoscând drepturile şi glasul ţărei, nu este om care, facând politică sa nu'l poatà face, chiar expune. Iată, d-le ministru, să vi'l expun şi eu: Regulamentele de poliţie, de navigaţiune, de supraveghere se fac de comisiunea europeană, unde figurează delegaţii statelor riverane, prin urmare şi al nostru.

D. ministru de externe. Cer cuvântul.

D. **M. Kogălniceanu.** Nu mai cereţi cuvântul până ce vă voiu prezentà contra-proiectul meu. Urmez: regulamentele se aplic de guvernul român şi de autorităţile române şi se execută în numele Regelui, asemenea amploiaţii se numesc de guvernul nostru; iată în scurt acest contra-proiect. Mai adaog că avem şi vasele noastre pentru fàcerea poliţiei, cum le-am avut şi mai înainte! In adevăr, înainte am àvut numai caice, acum avem şi vase de răsboiu! Aşà dar, nici aici n'àveàm nevoie de marină străină, cum a-ţi zis d-voastră, chiar, d-le ministru, că şi înainte, în timpul Domnitorilor vasali, poliţia pe Dunăre se făceà de noi atunci mai slab; acum vom face-o într'un chip mai energic. Odată aceasta hotărât, tot noi ne vom ocupà şi de lucrările trebuitoare pe Dunăre pentru a asigurà şi înleznì mai bine navigaţiunea. In adevăr, Austria are acum dreptul să strice Porţile de Fer; dacă Austria nu le va stricà, noi ne vom înţelege cu Serbia, buna noastră vecină, şi cred că ne va fi bună vecină în aceasta, şi cred că vom puteà convinge pe Europa la noua conferinţă, că cel puţin, în mai scurt timp decât Austria, vom puteà sparge stâncele danubiene aflate între ţarmurile noastre.

D. ministru de lucrări publice ne spuneà alaltăeri că nu poate să deschidă, fară înţelegere cu Bulgaria, canalul dela Giurgiu, pentrucă ameninţă Rusciukul să rămâie fără apă; ei bine, ne vom înţelege cu

Bulgaria acolo unde ambele ţarmuri ale Dunărei nu vor fi ale noastre: dela Silistra încolo, amândoua ţărmurile fiind ale noastre, nu vom aveà a ne înţelege decât cu noi. Viu acum; a vorbì în privinţa supravegherei. Am văzut că congresul dela Berlin nu a voit să primească propunerea baronului Haymerlè ca supraveghierea aplicarei regulàmentelor sa fie încredinţată unui singur delegat, ci şi-a păstrat ea singură acest drept de supraveghere. Ce zice tratatul dela Berlin? Zice: că regulamentele pânăla Porţile de Fer şe vor pune în armonie cu acelea cari sunt dela Galaţi la Màreà Neàgră. Ei bine, supraveghe-rea şi în sus de Galaţi se va face cum se face în josul Galàţului? Comisiunea europeană va numì în fiecare an comitete compuse de doui, trei delegaţi şi când va constatà abateri va tratà cu noi în mod diplomatic pentru înlaturarea lor (întreruperi).

Dar nu vă place aceasta? Iată pentru ce: pentrucă d-voastră, nu voiţi ca să vă puneţi în contrazicere, nu zic cu angajamentele luate, dar cu adeziunile slabe, dar în realitate date, precum à àfirmàt şi fostul preşedinte al consiliului, d. Dimitrie Brătianu, zicând cum că notele date de d. Boerescu au putut să facă pe puteri să crează că sunt oarecari angajamente luate, că sunt adeziuni dàte là înfiinţàrea comisiunei mixte şi d-voastră acum nu voiţi să o rupeţi deodata! Ei bine, luaţi seama că astăzi aveţi putinţă de a vă retrage cuvintele. caci noi va deslegam. (aplauze).

Noi, reprezentaţiunea naţională, nu voim, nu primim comisiunea mixta sub orice forma, d-ta ai voì să *o botezi*! Altfel, ne-ai face a crede ca în post nu vrei să mănânci raţa căci este carne, dar că mănânci lişiţa, care, cum zic preoţii catolici, este peşte (mare ilaritate). Ei bine, naţiunea nu primeşte nici raţe nici lişiţe.

Aş puteà vorbì mai multe despre propunerea Barrère, dar cred că v'am arătat destul canavaoa contrà-propunerilor ce àţi puteà prezentà. Onor. d. Stătescu este om de ştiinţă, este inteligent. D-sa a studiat chestiunea şi va înţelege dar uşor din puţinele mele cuvinte, că d-sa cu inteligenţa d-sale poate să înfăţişeze un *contra-proiect plin*, întreg, ţinând seamă de interesele Europei şi de drepturile noastre suveranc asupra ţărmurilor şi apelor noastre. Dar ni se va puteà poate opune: dar ce se face cu acea scrisoare, care fostul ministru a declarat în Senat că a fost un punct de plecare al tratativelor în cari se aflà la Viena? Ce se face? Proverbul român zice: Vodă *va* şi Hâncu *ba!* Ţara este Hâncu, şi Hâncu nu primeşte (aplauze prelungite).

D-lor, voiu sfârşì cum am început. Când ziua de 10 Maiu, acum un an, în mod solemn s'a purtat pe stradele Bucureştilor Coroana României, acea Coroană pe care Regele a fost chemat ca să se rosteàscă, cum ea să fie, şi că El a zis să fie făcută din oţelul tunurilor luate la Plevna, şi Regele şi ţara au înţeles că în privinţa drepturilor

țărei noastre, Coroana, adică suveranitatea țărei să fie apărată cu o politică de oțel, iar nu de cositor (aplauze frenetice).

Sunt pericole, au fost pericole pentru țara noastra, a fost chestiunea Basarabiei, n'ați consultat pericolele, când d-voastră ați refuzat à o da de bunavoe. Refuzând, am perdut poate pentru un timp amiciția unei mari puteri.

Acì poate voiu fi calificat de ruso-fil de către jurnalele austriace cum de mai mult și sunt calificat, când voiu zice că Rusia dela Petru cel Mare își are pagine frumoase scrise în istoria uoastră, și ca dânsa a facut în multe rânduri mari și sângeroase sacrificii pentru emanciparea noastră. Noi pentru aceasta purtăm recunoștință, dàr aceasta nu ne-a oprit și nu a trebuit să ne oprească când a fost vorba de a ni se luà o parte din pământul nostru, de a ne face datoria, și de a nu'l da de bunăvoe. (aplauze).

Apoi dacă am refuzat să cedam națiunei aceleia, care cu sângele ei și al nostru ades am covârșit apa, care, cum ziceà d. Lahovari, curge pe Dunăre, cum se poate crede că acum noi putem de bunăvoe da chiar Dunărea? Să refuzăm, dar. Și tocmai refuzând, vom arătà lumei că Regatul Român nu poate primì sá devie instrumentul nici al preponderanței rusești, nici al preponderanței austriace (aplauze).

La gurile Dunarei nu putem să primim decât preponderanța europeană, pentrucă numai așà această preponderanță română, și Dunărea fiind europeană, va puteà rămâne și românească (aplauze).

D-lor, sfârșesc adăogând un singur cuvânt. Cei ce merg la biserică și ascultă sfânta leturghie, aud pe preot rădicând glasul și zicând: *susum corda*, sus să avem inima. Cu inima sus dar, să tratam această chestiune (aplauze entuziaste și îndelung repetate).

Răspunsul d-lui Ministru de externe. D-lor, să fim cu inima sus, alaturi cu d. Kogălniceanu, când vom votà în această chestiune, dar să fim și cu mintea rece și întreagă ca să nu greșim.

Onor. d. Kogalniceanu, îmi pare rau s'o constat, a discutat tot timpul cu banca ministerială, ca cum ar fi avut în față sà un guvern care voește să primească comisiunca mixtá, sau propunerea franceză, așà cum este.

D-lor, în urma explicațiilor ce am dat și amănuntelor în cari am avut onoarea să intru, vă marturisesc că acest mod de a discutà chestiunea, a avut pânăla un punct darul de a ma surprinde. Eram în drept sa ne așteptăm la mai multă bunacredință când onor. d. Kogalniceanu vine și ne zice: „D-lor miniștri, decât propunerea Barrère, așà cum este, mai bine ante-proiectul; și dacă m'ați pune să aleg între propunerea Barrère pe care d-voastră o primiți și între comisiunea mixtă din ante-proiectul austriac cu restricțiunile admise de fostul ministru de externe, eu ași votà de preferință pentru aceasta

din urmă, este a venì să vă zică: D-voastră primiţi propunerea Barrère aşà cum este, şi ea este mai rea chiar decât comisiunea mixtă în condiţiunile în care s'ar fi primit de fostul ministru de externe.

Ei bine, am onoarea a răspunde d-lui Kogalniceanu la aceasta că noi nu primim nici propunerea Barrère nici comisiunea mixtă că noi nu primim nici propunerea Barrère nici comisiunea mixtă de care se teme d. Kogălniceanu (aplauze).

Dacă onor. d. Kogălniceanu ne-ar fi facut onoarea să ne deà puţină atenţiune sau dacă ar fi binevoit să ne asculte, nu ne-ar fi făcut injustiţia să ne zică: „Decât propunerea Barrère mai bine comisiunea mixtă din ante-proect".

Aceste cuvinte la adresa noastră lipsesc de sens.

D-lor, atât de puţin justă şi meritată a fost aceasta imputare care ni s'a adresat în tot timpul de către onor. d. Kogălniceanu, încât n'am aveà decât să vă amintesc nota ce v'am comunicat în şedinţa secretă a Senatului pentruca să vedeţi că aprecierile noastre ca guvern în privinţa soluţiei Barrère nu sunt prea diferite de acele ce le exprimà d. Kogălniceanu adineaori dela tribună. N'am aşteptat să fim sezizaţi într'un mod oficial de această propunere, pentruca să spunem ceeace credeam despre dânsa şi să arătăm ceeace ni se părea că are rău şi neadmisibil pentru noi într'însa; încă din vara trecută când pentru prima oară ne-a venit la cunoştinţă în mod accidental despre această propunere, şi când am aflat că s'ar negocià cevà aşà la Viena, nu am lipsit a atrage atenţia miniştrilor noştri la Pàris şi Londra asupra acestui punct, şi ai pune în poziţiune a puteà informà pe guvernele respective cari sunt aprecierile noastre în privinţa acestei combinaţiuni; şi ce atitudine am fi siliţi să ţinem în privinţa ei dacă s'ar produce în mod oficial în sânul comisiunei.

Iată în adevăr ce ziceam în nota ce am adresat ministrului nostru dela Paris, d-lui Kalimach Catargiu în această privinţă (citeşte).

După ce îi cer informaţii în privinţa chestiei apelului şi a raporturilor acestei comisii cu comisia dunăreană dela Galaţi, apoi îi zic:

„Une autre point qui nous touche de plus près encore et sur lequel je me permets d'attirer particulièrement votre attention, c'est celui des attributions et des prérogatives de la commission mixte ainsi constituée où a constituer.

Vous n'ignorez pas que, d'après le projet qui a servi de base à l'ètude préliminaire de la commission europèene, la commission mixte devrait, être chargée non seulement, de la surveillance, mais aussi de l'éxécution et l'application même des règlements. Ainsi elle avait le droit de nommer l'inspecteur, le sous inspecteurs, et tous autres agents, le droit de faire constater et poursuivre par ses agents les délits et contraventions en matiére de navigation, le droit de juger en premier et dernier résort tous ces litiges, le droit enfin de requérir directement la

force publique des etats riverains et faire exécuter par eux décisions en matière de police fluviale et de navigation. Les capitaines mêmes de nos ports, étaient mis, sous le ràpport de leurs fonctions, sous le juridiction et la dépendance de la commission mixte.

Or, vous comprens facilement, Monsieur l'Envoyé, qu'un pareil système, s'il venait a être institué serait sans précedent dans l'histoire de la législation, en matière de libre navigation sur les fleuves internationaux. Non seulement il méconnaitrait les principes du droit de gens universellement reconnus, mais il serait en même temps contraire au traité de Berlin, qui ne prescrit rien de semblable.

Si donc, dans la nouvelle combinaison que le délégué de France serait disposé à proposer, toutes ces prérogatives et atributions de la commission mixte devaient être maintenues, cette commission avec où sans adjonction d'un membre de la commissions européene ne diférerait pas sensiblement de la première; elle méconnaitrait tout autant nos droits de souveraineté territoriale, et le gouvernement de Sa Majesté le Roi ne saurait s'y associer, Il se verrait mis dans la nécéssité de la combattre au sein de la commission, comme portant atteinte à notre dignité d'Etat indépendant, et comme imposant aux etats riverains des sacrifices non prévus par les traités et nullement nécéssaires dans l'intérêt de la libre navigation sur le Danube". (aplauze).

Vedeţi dar, d-lor, că n'am aşteptat ca d. Kogălniceanu să vie ca să ne deştepte dela înălţimea acestei tribune pentruca să ne facem datoria şi să spunem ce trebuià şi ce credem noi în privinţa acestei propuneri! Vedeţi că încă de astă-vară când mă aflam la băi prin luna lui Septembrie, aflând în mod oficios despre bazele pe care se caută a se ajunge din nou la o înţelegere, mi-am facut datoria să scriu la Paris şi la Londra şi să arăt reprezentanţilor noştri cari erau aprecieile noastre în privinţa acestei combinaţiuni. Nu meritam dar să discutaţi cu noi ca cum noi am primì această propunere, ca un ce avantajos pentru ţară.

D-lor, punctul acesta odată elucidat, ia să venim să vedem în definitiv, care este deosebirea între onor. d. Kogălniceanu şi între noi; între aceea ce a susţinut şi propus d-sa ca mijloc practic de a eşì din dificultate, şi între ceeace am avut onoare să susţiu şi să propun eu. D-sa binevoià să recunoască ca şi noi necesitatea sau mai bine zis legitimitatea unui mod de supraveghere din partea Europei, Vedeţi că în punctul acesta nu diferă de noi, precum diferă în principiu onor. d. Vernescu; care nu recunoaşte că Europa şi-ar fi rezervat supravegherea pe această parte a fluviului.

Onor. d. Kogălniceanu mai recunoşteà un lucru că ora deziziunilor a sosit, că nu ne mai este permis să stăm pe tărâmul negaţiunilor, ci să spunem curat ce voim, şi să formulăm voinţa noastră în dispoziţii practice.

Când însă d. Kogalniceanu a venit la practica lucrului ce ne-a zis? Ne-a spus că d-sa nu admite existenţa unei comisiuni mixte, nu admite ca această comisiune să numească ea împiegaţi străini în apele noastre; nu admite ca să judece în ultimă instanţă; nu vreà o comisie permanentă cu drept de esecutare ci o simpla delegaţie din partea Europei care să supravegheze executarea.

Ei bine, ce aţi fácut cu aceasta altcevà decât să emiteţi principii generale, dorinţe şi negaţiuni; aceste principii s'au repetat de atâtea ori, şi au devenit banale, pot zice, în materie. Aceleaşi principii le-am expus şi noi.

In ce mod însa aţi venit. D-voastră să arătaţi cum trebue organizată supravegherea, căci acesta este punctul de căpetenie şi acì rezultă dificultatea! In privinţa aceasta nimic n'aţi spus precis, nimic pozitiv, nici o idee practică şi formulată în dispoziţii de reglement.

Eu m'am explicat în privinţa aceasta, şi constrîns să aleg între diferite sisteme şi combinaţiuni posibile, m'am oprit la acela care garantând toate drepturile noastre esenţiale, puteà să aibă şansa à fi acceptat ca bază şi de celelalte puteri interesate. Pe punctul acesta în privinţa căruia s'a ridicat cele mai mari dificultăţi, d-voastră însă aţi tăcut cu desăvârşire; ba mă înşel, aţi spus ceva, aţi spus că să se exercite supravegherea printr'o comisiune delegată din sânul comisiunei europene precum se deleagă asemenea comisiuni de doui sau trei membri cari să formeze o comisiune de la Galaţi pânăla Porţile de Fer; până aici suntem de acord.

In adevăr, eu ce am zis în modalitatea pe care v'am expus'o? am zis sa se delege doui membri din sânul comisiunei europene, care pe rând sá aibă a exercità supravegherea împreună cu delegaţii din partea statelor riverane.

Acì este deosebirea şi singura deosebire între ceeace a susţinut d Kogălniceanu şi eu.

D-sa vreà ca comisiunea de supraveghere să fie compusă numai de neriverani şi sa funcţioneze, fără participarea statelor riverane; adică comisiunea sa fie constituită numai din elementele neriverane, iar elementele riverane să se excludă cu totul.

Această este ideia d-voastră, onor. d-le Kogălniceanu, pe când eu am zis ca elementul neriveran să se întrunească în comisiune cu cei trei delegaţi din partea fiecărui stat riveran, şi d-ta nu voeşti această.

D. M. Kogălniceanu. Voiu fi fericit dacă vei reuşì să pui aceasta.

D. E. Stătescu, ministru de externe. Dacă vei fi fericit, de ce mă combaţi, şi spui că eu susţiu o soluţiune mai rea decât aceea care a provocat reprobări unanime, şi care consta în admiterea comisiei mixte mai puţin vocea preponderanta?

Trec la altcevà: simţimântul de dreptate al d-lui Kogălniceanu s'a revoltat ca Serbia să fie admisă în comisiune cu drept egal cu cele-

lalte două state țărmurene, și are dreptate, cu toate că nu sunt numai 5 kilometri între Porțile de Fer și gura Timocului cum a zis d-șa.

Aceasta nu poate fi decât un *lapsus* și cred că a vrut să zica cel puțin 95 kilometri.

D. M. Kogălniceanu. Cinci kilometri este în propunerea Barrère.

D. ministru de externe. Este o greșeală. „Environ cent kilomètres" d-voastră nu puteți reface geografia. Chiar dacă această àr fi în propunerea Barrère nu putem noi reface geografia după o greșeală de impresiune care s'a putut strecurà în această propunere. In realitate sunt 95 la 105 kilometri. De aceea și propunerea zice: „Environ cent kilomètres".

Cu toate acestea sunt și acì de acord cu d-voastră, că ținând seamă de această împrejurare, că Serbia are toate interesele sale comérciale numai dela Porțile de Fer în sus, și acì este cu totul dezinteresată nu putem să considerăm că ar fi drept ca ea să aibă participare egală cu celelalte state la supravegherea intereselor navigațiunei și comerciului pe această parte. Dar cu toate acestea este bine ca noi să ne ridicăm și sa cerem excluderea Serbiei? Nu putem să ne aratăm mai puțin largi cu vecinii noștri decât celelalte puteri. Tot ce s'au putut face este să nu i se recunoască drept de vot egal.

D. M. Kogălniceanu. Eu nu cer comisiunea mixtă.

D. ministru de externe. Ar fi un corectiv la aceasta, căci nu ar participà la deciziuni decât cu un număr de voturi în raport cu întinderea ei teritorială precum participă și la sarcini.

Ma rezum, d-lor.

D-voastră ați venit, și înainte de a vă da seama bine și a exàminà de aproape în ce consistau modificările ce îmi propui să formulez la propunerea Barrère le ați condamnat de mai înainte și le ați denunțàt ca cum ar fi pierderea chestiunei.

Să deà Dumnezeu să se primească și atunci ne vom puteà felicità cu toții! In adevăr ce împiedică ca modificările să se propue la toate dispozițiile ce considerăm ca rele? Dacă se vor primì bine! Dacă nu se vor primì, atunci chestia va ramâne iar întreaga; caci eu unul consider acele modificări ca o condiție sine qua non a adeziunei noastre, și în mintea mea ele au un caracter indivizibil și nu se pot scindà; neprimindu-se va rămâneà ca chestia să fie deslegată de viitoarea conferință.

ANEXA XVIII

Ședința Adunărei Deputaților

din 2 Mai 1882

Discursul d-lui G. Vernescu

D. G. Vernescu. D-lor deputați, şi acum voiu face ca şi în şedinţa de eri, mă voiu ocupa numai de chestiune, exclusiv numai de chestiune, şi voiu fi scurt, pentru că chestiunea nu comporta lungă discuţiune,

D-lor, de ce este vorba? Trei lucruri erau în discuţiune: întâiu facerea regulamentelor. Nimeni nu poate să spună că regulamentele acestea sunt date nouă, ele sunt date în mâinile altora ca să le facă; prin urmare discuţiune şi controversă asupra acestui punct numai poate să existe. Al doilea executarea regulamentelor, chestiune mai gravă, propunerea Barrère o dă pe seama unei comisiuni mixte; însă tractatul de Berlin nu ne-a luat executarea regulamentelor. Guvernul şi Camera sunt de opiniune că executarea regulamentelor este în dreptul ţărei: prin urmare şi asupra acestui punct numai încape discuţiune.

Rămâne un singur punct care nu este bine luminat: supravegherea executării regulamentelor a cui să fie? Această supraveghere este ea rezervată, precum se zice, de puteri pentru comisiunea europeană sau nu? Iată chestiunea d-lor; ea este prea simplă şi nu avem decât să ne dăm seama de tratatul de Berlin şi de protocoalele pe cari s'a urzit tratatul.

D-lor, s'a zis că prin art. 55 din tratatul de Berlin s'a rezervat dreptul de supraveghere comisiunei enropene.

Să citesc încă odată d-lor, acest articol ca să vedem dacă este ceva care să dea bănueli că astfel de lucru s'a rezervat comisiunei europene în puterea acestui tratat.

Iată tot ce zice art. 55.

„Reglementele de navigaţiune, de poliţie fluvială şi supraveghiere dela porţile de fer până la Galaţi, se vor întocmi de comisia europeană cu asistenţa delegaţilor statelor ţărmurene, punându-le în acord cu acele cari au fost făcute, sau care se vor hotărâ pentru parcursul din jos de Galaţi".

Iată tot ce zice art. 55 din tractatul de Berlin. Cu alte cuvinte, acest articol nu zice decât aceasta: regulamentele de navigaţiune, de poliţie fluvială şi regulamentele de supraveghere vor fi făcute de comisiunea europeană. Şi aceasta după care normă? După regulamentele de navigaţiune, de poliţie fiuvială şi de supraveghere care există sau se vor dicta de către comisiunea europeană pentru parcursul dela Galaţi până la gurile Dunărei. Iată ce este în acest articol, şi din acest articol ni se scoate rezerva care şi-a făcut-o puterile pentru dreptul de supraveghere! Cc avocat dibaciu care din simplele acestor cuvinte să ne scoata răpirea unui drept suveran al ţărei noastre! Ce? Credaţi că art. 55 a consacrat vre-un drept suveran al ţărei noastre? Din contra art. 55 ia un drept suveran al ţărilor riverane,

dreptul de a face regulamentele de navigaţiune, de poliţie, şi de supraveghere. Acest drept l'a luat tractatul de Berlin, şi care din d-tră îndrăzneşte să zică că, atunci când textul tractatului nu dă loc la cel mai mic echivoc totuşi, noi, patrioţi, trebue să spunem că puterile prin art. 55 ne-a răpit şi dreptul suveran de supraveghere pentru executarea regulamentelor?

A, d-lor, credeţi că prin interpretare se poate lua un drept suveran al unei ţări? Drepturile suverane ale unei ţări nu se pot lua, decât printr'un text pozitiv şi categoric, astfel cum face art. 55 pentru regulamentele de navigaţiune. Tot ceeace nu ne-a luat într'un mod pozitiv, dacă suntem oameni cu demnitate şi dacă iubim ţara aceasta şi vrem să se respecte drepturile ei, să nu le punem în joc. Noi le punem în joc cu plăcere, *de gaité de coeur*, şi când în tractat nu se vorbeşte despre aceasta, noi punem în joc drepturile cele mai sfinte ale ţărei. Care este cuvântul? O spaimă ne-a coprins. . . . . . suntem în faţa unui drept răpit, şi ne temem, ca nu cum-va să vie Europa să ne răpească şi un alt drept, printr'o conferinţă, şi ne grăbim să'l dăm mai dinainte (aplauze).

Ştiţi, d-lor, cum s'a argumentat? S'a zis că aceasta este o chestiune de detalie şi fiindcă baronul de Haymerlé în congres a propus un articol în privinţa Dunărei, prin care stabilea rezerva aceasta ca să se ia drepturile de supraveghere dela Statele riverane, şi congresul n'a voit să vorbească despre aceasta în art. 55, ziceţi d-tră că aceasta a rămas ca o chestiune de detaliu!

Chestiune de detaliu răpirea drepturilor suverane ale unei ţări! S'a mai auzit aceasta?

Vă voiu dovedi, d-lor, şi vă voiu dovedi, nu prin regulamente, cari pot să vă pună la îndoială; ci cu art. 55 din tratatul de Berlin care nu este supus la nici un fel de interpretare.

Iată d-lor, ce a propus baronul Haymerle; art. 3 iată ce zice:

„Regulamentele de navigaţiune şi de poliţie fluvială în jos de Porţile-de-Fer vor fi conforme cu cele ce au fost sau vor fi introduse de comisiunea europeană pentru parcursul din jos de Galaţi".

Vedeţi deja o deosebire care este între tratatul de Berlin art. 55 şi articolul propus de baronul Haymerle. In art. 55 al tratatului de Berlin se prevăd trei lucruri: Regulamente de navigaţiune, de poliţie fluvială şi de supraveghere. Reprezentantul Austriei are grija să nu vorbească decât de două lucruri: de regulamente de navigaţiune şi poliţie fluvială; aci se opreşte plenipotenţiarul Austriei. Ce adaugă el în privinţa supravegherei? Iată ce zice el:

„Un comisar delegat de comisiunea europeană va veghia la executarea acestor reglemente".

Va să zică delegatul Austriei propunea ca comisiunea europeană să facă regulamente de navigaţiune şi de poliţie fluvială, şi mai propunea încă un lucru, ca în privinţa supravegherei să nu se facă regulament, ci să se păstreze pe seama comisiunei europene dreptul de a supraveghia. Iată ce propunea plenipotenţiarul Austriei.

Ce a făcut congresul în privința aceslei propuneri? Nu a respins-o într'un mod desăvârşit, a primit o parte dintr'ânsa. Mai întâi în mod perfect a primit ca regulamentele de navigațiune şi de poliție fluvială să se facă de comisiunea europeană; în privința însă a supravegherei care înțelegea Austria să se rezerve comisiunei europene, n'a voit congresul s'o rezerve, nu a voit să ne răpească acest drept, şi a zis numai: facere de regulamente.

Iată dar, că congresul dela Berlin a fost mai drept decât şi plenipotențiarul Austriei, şi nu a mers până acolo încât să ne ia şi dreptul de supraveghere, ne-a răpit numai dreptul de a face regulamentul de supraveghere.

Acum, d-lor, să vă dovedesc într'un mod pozitiv că propunerea făcută de Austria s'a respins, căci nu s'a primit propunerea de a se rezerva dreptul de supraveghere comisiunei europene, ci s'a primit numai un singur drept, acela de a face regulamente de supraveghere, căci congresul dela Berlin nu a primit în întregul ei propunerea Austriei.

Apoi, d-lor, când lucrul este aşa, este bine să veniți D-voastră să ne spuneți şi să repetiți de zece ori, să ne cântați pe toate tonurile că în congresul dela Berlin nu s'a rezervat dreptul de supraveghere, că ni s'a luat acest drept, că s'a rezervat pentru alții acest drept de supraveghere? Nu vedeți că cuvântul este impropriu? Apoi congresul dela Berlin avea el dreptul de supraveghere pentru ca să ziceți că şi l'a rezervat? Căci numai aceea ce are cineva poate să-şi rezerve, dar când nu ai un lucru trebue mai întâi să-l iei dela acei cari îl au ca să ți-l rezervi pe seamă-ți. Ei bine, acest drept era şi este al nostru; şi ar fi trebuit să-l ia mai întâi dela noi pentru ca să şi-l rezerve pentru dânşii, şi să ni-l ia în mod pozitiv, cum ne-a luat dreptul de a face regulamente de supraveghere.

De aceea nu înțelegeam eu pe d. Kogălniceanu când a venit să ne spună că trebue să luăm hotărâri virile, şi s'a mărginit aci.

D-lor, că comisiunea europeană are dreptul de a face regulamente, este pozitiv; că executarea nu este a puterilor, eram iarăşi uniți cu toții şi în această privință. Nu era nici o contestațiune, şi nici nu ar fi fost vorba aceasta dacă nu era un singur punct în îndoială pus de d. Stătescu, care a zis că acest drept este rezervat comisiunei europene, care printr'o delegațiune, fie prin o singură persoană, fie prin un comitet cu autoritate perpetuă sau mărginită, va exercita acest drept de supraveghere. Şi când d-l Kogălniceanu era chemat să ne spună cuvântul său în privința aceasta, ne-a zis: inima sus! Ca să luăm această rezoluțiune propusă chiar de către d. Stătescu. Ei! da inima îi era sus, dar nasul era jos, fiindcă această rezoluțiune nu poate să fie luată fără ca să nu fi dat tot ce se pretinde; şi atunci nu se chiamă că eşti cu inima sus când dai tot ce ți-se cere.

D-lor, să mă credeți că nu pun nici patimă, nici meschinărie în această chestiune internațională; nu voiu nici să ergotez, nici să discut dreptul meu, fiindcă nu este loc la discuțiune cu art. 55 din tratatul dela Berlin.

Acest articol nu ne ia nimic; şi nu putem să discutăm şi să avem aerul a zice că ni s'a răpit un drept, când faptul nu este aşa; nu este bine să aducem argumente în sens contrariu de aceea ce se află în tratat, căci nu este bine să discutăm ceea ce nu este adevărat, de oarece alte drepturi decât acela de a face comisiunea europeană regulamente de navigaţiune, poliţie fluvială şi de supraveghere, nu ni s'a răpit prin art. 55 din tratatul dela Berlin; şi nu ar fi nici româneşte nici prudent de a da o asemenea interpretaţiune acestui articol, căci ea ar fi o interpretaţiune care ar rezulta din spaima ce ne-a coprins că are să ni se ia dreptul nostru, adică noi ne îngrijim mai înainte de a se fi discutat chiar şi de a ni se fi luat de către cineva acest drept, şi căutăm mai înainte să le şi concedăm aceste drepturi. Dar, d-lor, suntem noi în drept să concedăm un drept suveran al ţărei? Nu vă gândiţi ce însemnează aceasta când D-voastră ne vorbiţi de primirea unei autorităţi de supraveghere fie permanentă, fie nepermanentă? Când Europa va veni prin acea delegaţiune să se pue în raport cu funcţionarii noştri superiori şi inferiori şi să le spue că aşa cum aplică ei regulamentele nu este bine, că greşesc, şi să le dea direcţiunea, şi ei să asculte de această autoritate şi să urmeze toate consiliile şi ordinele ce le va da această autoritare, nu înţelegeţi că a face aceasta este, în alte cuvinte, a ne înmormânta cu desăvârşire, şi a ne înmormânta cu voia noastră chiar?

Iată d-lor, ce aveam să zic, şi aştept să vină propunerea d-lui Kogălniceanu că atunci să vă arăt care sunt părţile vulnerabile şi cari sunt acelea pe cari primindu-le putem ajunge la un rezultat bun şi folositor pentru ţară; şi încă voiu veni să vă fac şi eu o moţiune în sensul celor ce am susţinut.

Voci: Citiţi-o.

Moţiune

D. G. Vernescu. Iată moţiunea mea:

„Camera ascultând interpelarea, discuţiile urmate şi declaraţiunile făcute de minister, hotărăşte că guvernul să se sprijine în chestiunea Dunărei pe art. 55 din tratatul dela Berlin, care se mărgineşte numai a prescrie facerea regulamentelor de navigaţie, de poliţie fluvială şi de supraveghere, şi neadmiţând nici un fel de comisie mixtă să apere interesele noastre politice şi comerciale, să menţină neatinse drepturile suverane ale ţărei şi trece la ordinea zilei.

Vernescu, G. Fărcăşanu, Th. Boldur Lăţescu, Maniu, C. Radu, V. I. Calcantraur, D. Mărgăritescu, D. Moruzi, B. Iepurescu, St. Corlănescu.

ANEXA XVIII

Şedinţa Adunărei Deputaţilor

dela 3 Mai 1882

Discursul d-lui Ministru de Externe, Eug. Stătescu

D. ministru de externe. D-lor, înţeleg toate îngrijirile D-voastră şi înainte de toate sunt dator să aduc omagiul mulţumirilor mele d-lui Vernescu că a tratat cestiunea într'un mod cu totul obiectiv şi n'a căutat să facă dintr'însa o armă de partid (foarte bine).

D-lor, doriţi să ştiţi în noua fază în care a intrat chestiunea Dunărei, care sunt vederile guvernului, care are să fie atitudinea sa, ce linie de conduită îşi propune să urmeze. Dorinţa este legitimă. Voiu căuta, dar, a respunde întrebărei d-tră într'un mod clar şi categoric, tot aşa precum a făcut şi onor. d. interpelator, éspuind vederile sale.

D-lor, nu v'aţi îndoit nici odată şi un singur minut, cred, că în această chestiune de care sunt legate interesele noastre naţionale cele mai însemnate, guvernul n'a avut un singur minut cugetul de a se despărţi de simţimântul şi de vederile naţiunei întregi (aplauze).

Dacă ar fi putut exista vre-o îndoială în privinţa aceasta, apoi ea a trebuit să dispară în urma actelor ce s'au comunicat.

Toate instrucţiunile ce am dat agenţilor noştri, toate notele, toate actele emanate din cancelaria ministerului de externe prin care s'a tras representanţilor noştri în străinătate linia de conduită ce aveau să urmeze, prin care li s'a indicat limbagiul ce aveau să ţină în această chestiune, sunt aci pentru ca să mărturisească că noi ne-am ţinut strict de programul ţării, şi ca am apărat, în marginile lui, drepturile ţării.

D-voastră toţi, sau cel puţin aceia din d-voastră cari erau prezenţi la şedinţa secretă a Senatului, le-au auzit, au cunoştinţă de dânsele, şi puteţi judecà în cunoştinţă de cauză dacă guvernul şi-a făcut datoria în această chestiune, dacă el s'a depărtat cu o singură iotă măcar dela programa naţională şi dela linia de conduită pe care d-voastră înşi-vă, pe care Corpurile legiuitoare, i-au tras-o în această chestiune (aplause).

D-lor, aţi putut vedeà că tărâmul pe care guvernul încă dela început s'a pus în apărarea intereselor şi drepturilor ţării, în această chestiune erà de a face o distincţiune esenţială, fundamentală, între aceea ce priveşte la executarea chiar a regulamentelor, la facerea poliţiei fluviale administrative în apele neastre şi între aceea ce priveşte la supraveghere.

Cât pentru partea legislativă chiar a operei, aceasta nu erà şi nici nu puteà fi în discuţiune, fiindcă în privinţa aceasta există o dispoziţiune formală şi categorică a tractatului dela Berlin prin care se spuneà cine erà însărcinat să facă reglementele. Aceasta erà comisiunea europeană.

D-lor în ce se atinge de primul punct, de executarea, adică a reglementelor, nu am pregetat a susţine în toate ocaziunile şi cu toate argumentele

pe cari ni le inspiră cunoştinţele şi patriotismul nostru, că după alcătuirile internaţionale existente acest drept nu se poate tăgădui României şi nu se puteà da altora (aplause).

Cum am avut onoare s'o zic şi dăunăzi în Senat, de aceste drepturi România s'a bucurat totdeauna. Ea le-a avut fără contestare şi înainte de tractatul dela Parts şi de la Berlin, înainte de a deveni Stat independent şi de a intrà în concertul Statelor europene. Cum ar puteà dar să fie altfel astăzi când suveranitatea sa s'a întregit, şi aceasta graţie sacrificiilor şi silinţelor continue a a atâtor generaţiunt, astăzi când coroana regală încinge capul României? (aplause).

Pentru aceasta ar trebui să fie o dispoziţie formală şi categorică a tractatului de la Berlin; şi, precum a observat-o şi d. Vernescu, asemenea dispoziţiune nu există nici în tractatul dela Berlin nici în cel dela Paris din 1856.

Şi să nu ni se zică că după art. 55 reglementele de elaborat pentru partea aceasta a fluviului trebuind să fie în armonie cu cu cele ce sunt în vigoare la vale de Galaţi, prin aceasta s'ar înţelege că şi organele ce s'ar înţelege că şi organele ce s'ar creà pentru executarea acelor reglemente să fie asemenea cu comisiunea europeană şi înarmate cu aceleaşi puteri. Dacă acest argument ar fi bun, singura conclusiune ce s'ar puteà trage dintr'însul ar fi că comisiunea europeană însăşi ar trebui să exercite acele puteri, în sus ca şi în jos de Galaţi, şi nimeni nu ştiu să fi pretins până astăzi că o asemenea conclusiune ar ar fi conformă tractatului dela Berlin Este evident că atunci când congresul a zis că reglementele între Galaţi şi Porţile-de-Fer să fie cât mai în armonie cu cele din jos de Galaţi, el nu a avut în vedere decât regulele privitoare la navigaţiune, regulele de observat din partea bastimentelor cari fac comerciu pe Dunăre şi diferite sancţiuni sau penalităţi în caz de contravenţii.

Aceste reguli, conţinute în partea A şi B a proiectului de reglement, au şi fost elaborate în sensul indicat de art. 55 şi primite in cea mai mare parte de toţi delegaţii în comisiunea europeană.

Cât pentru organele chiar, cât pentru aparatul administrativ care avea să pue în aplicare acele reguli de navigaţiune, dacă ar fi fost în intenţiunea congresului să creze o aatoritate analoagă ca ceeace există dela Galaţi în jos şi cu aceleaşi puteri, este evident, d-lor, că congresul ar fi spus'o într'un mod formal, căci asemenea lucruri, încă odată, nu se subînţeleg, nu se pot induce prin analogie; ce trebuià să rezulte dintr'un text pozitiv, formal, al tractatului?

De alta parte, d-lor, exerciţiul acestui drept care este inherent suveranităţii teritoriale a Statelor ţărmurene, lăsând în mâinile României, departe de a fi incompatibilă cu pr:ncipiul libertăţii celei mai absolute a navigaţiunei şi cu interesele comerţului pe Dunăre, ar fi din contra o garanţie mai mult. Interesul României exercitând acest drept, este să-l întrebuinţeze spre cel mai mare folos al comerţuiui şi al navigaţiunii pentru ocrotirea şi îndreptăţirea egală a tutulor pavilioanelor.

Din toate aceste puncte de vedere, d-lor, noi, împreună cu d-voastră, de câte ori am fost chemaţi să spunem cuvântul nostru în această chestiune am revendicat menţinerea acestui drept sacru în mâinele noastre, ca făcând parte din suveranitatea noastră teritorială. In privinţa aceasta, dar, nu poate să fie deosebire de vederi între unii şi între alţii (aprobări).

D-lor, ni s'a zis: dar cum primiţi dela Galaţi în jos să funcţioneze o instituţiune fluvială care este nu numai o autoritate de supraveghere, dar şi o autoritate administrativă însărcinată cu poliţia navigaţiunei şi cu aplicarea reglementelor, ba încă şi alte atribuţiuni excepţionale.

D-lor, este o deosebira mare între una şi alta: gurile Dunărei s'au dat României de către Europa, şi i s'au dat în aceste condiţiunI. Ea le-a primit astfel cum sunt, adică puse sub scutul unei instituţiuni europene, şi foloasele ce România trage din existenţa şi mentinerea acesiei instituţiuni, sub raportul politic şi economic, sunt atât de mari încât nu pot să stea în balanţă cu micile ştirbituri ce se aduce la exerciţiul deplin al suveranităţii noastre teritoriale (aplause). Şi apoi aceste drepturi la gurile Dunărei se exercitează în Europa întreagă şi în numele unui interes european, iar nu de o putere şi în interesul unui singur Stat. Deosebirea dar este mare (aplause).

D-lor, s'a emis ideea, şi ştiu că această idee are partisani distinşi chiar în sânul Parlamentulu, că soluţiunea cea mai nemerită ar fi încă de a se întinde puterea şi jurisdicţiunea comisiunei europene dela Galaţi până la Porţile-de-Fer (mişcări).

D-lor, nu pot intra în examinarea avantajelor şi inconvenientelor ce această soluţiune ar putea prezinta din punctul de vedere al intereselor noastre generale; ceea ce este însă sigur este că din punctul de vedere al exerciţiului suveranităţei noastre teritoriale, soluţiunea nu ar corespunde la dorinţele unanime exprimate de Corpurile legiuitoare în diferite ocasiuni (aprobări).

Insă ceeace mă autoriză a nu intra în examinarea acestei combinaţiuni este că nu ne aparţine nouă să propunem modificări, şi modificări aşa de importante, în această materie la tractatul dela Berlin. Alţii pot să o facă. Noi însă în toată această campanie care am înireprins-o pentru a apăra ceeace credem că este al nostru, ne-am pus totdeaua pe tărâmul tratatului dela Berlin şi pe tărâmul drepturilor noastre întemeiate pe dreptul public european.

A cere asemenea modificări ar fi, dar, să ne contrazicem, şi nu ne convine nouă să părăsim acest tărâm, şi să înlesnim astfel înşi-ne calea acelora cari ar voi să reformeze sau să modifice în acest punct tractatul din Berlin într'un sens favorabil lor, şi care nouă poate nu ne-ar conveni.

Aşa dar, d-lor, în privinţa dreptului de a face poliţia fluvială noi în apele noastre, am fost dela început nectintiţi în a'l revendica pentru noi şi am declarat că în privinţa aceasta nu putem face nici o concesiune. (Aplauze).

In ceeace se atinge de supraveghere în priucipiu, mi se pare iarăşi că suntem de acord cu toţii. N'am auzit să se fi ridicat, fie în Senat, fie în

Cameră, de nicăeri o voce care să nu recunoască Europei dreptul de supraveghere asupra modului cum Statele țărmurene ar aplica regulamentele elaborate de cemisiunea Europeană.

N'ați primit d-voastră toți cu cele mai vii aplauze, acel pasagiu din mesagiul Regal, prin care formulându-se în mod precis d-voastră în chestia Dunărei se zicea.

„Primim regulamentele cele mai severe pentru a garanta libertatea tutulor pavilioanelor; primim supravegherea ceia mai riguroasă în privința aplicărei, acestor regulamente; dar cerem tot de odată ca în apele române ele să fie aplicate de autăritățile române".

Și n'ați consacrat prin voturile d-voastră unanime acest program răspunzând la discursul Tronului?

In principiu dar nu poate fi deosebire de vederi nici în privința aceasta între d-voastră și noi.

Insu-și onor. d. interpelante, prin cuvintele ce a rostit adineaori, recunoștea că, după tratatul dela Berlin, Europa a înțeles să-și rezerve ei supravegherea, iar nu numai sarcina de a elabora regulamentele de navigație pe această parte a fluviului...

D. G. Vernescu. N'am zis aceasta.

D. Eug. Stătescu, ministru de externe. Știu bine că atunci când se discuta răspunsul la discursul Tronului...

D. G. Vernescu. Nici nu eram aici atuncea.

D. Eug. Stătescu, ministru de externe. Atunci cu ocaziunea vreunei interpelări știu că ați combătut ideea aceasta, însă astăzi mi s'a părut că ați revenit și ați admis în principiu supravegherea din partea Europei.

D. G. Vernescu. Nu m'ați înțeles bine ce am zis.

D. Eug. Stătescu, ministru de externe. Așa am înțeles că recunoașteți Europei un drept de supraveghere...

O voce. De veghere.

D. Eug. Stătescu, ministru de externe. D-lor, eu nu sunt în stare să înțeleg asemenea subtilități, nici nu pot vedea ce deosebire găsiți d-voastră între dreptul de veghere și dreptul de supraveghere.

Oricare ar fi însă în privința aceasta opiniunea personală a d-lui Vernescu, sunt dator să constat că marea majoritate a Corpurilor legiuitoare a primit această idee și a consfințit-o prin voturile sale, admițând punctul de vedere al guvernului în privința înțelesului art. 55 din tractatul dela Berlin în ce se atinge de supraveghere.

Noi, d-lor, precum aveam onoarea să o zic începând, n'am făcut decât a urma pe această cale; și, până când nu cutare sau cutare reprezentant individual, oricât de mare ar fi de altfel autoritatea și individualitatea sa, până când zic în această chestiune nu vor veni Corpurilor legiuitoare însă-și ca să ne tragă o altă linie de conduită și să ne indice o altă linie de conduită, până atunci eu unul nu mă cred autorizat să schimb această linie de conduită și să ies din acel program. Când d-voastră l'ați schimba voi vedea iar dacă vă pot urma sau nu.

Insă, d-lor, dacă în principiu ideea de supraveghere este admisă de noi toţi, este cestiunea a se şti în ce mod are să se exerciteze această supraveghere; şi aci începe partea delicată a chestiunei, căci este mod şi mod de a exercita supravegherea, şi modalitatea acestei supravegheri a dat loc la divergințele cele mai mari in sânul chiar al comisiei Europene.

Suntem ţinuţi să ne explicăm azi şi în privinţa aceasta, ne-a pus în întârziere Europa prin comunicarea oficială a propunerei franceze.

D-lor, în privinţa aceasta punctul de vedere ce am susţinut atât în comisiunea Europeană, prin delegatul nestru, cât şi de atunci încoace, prin toate depeşile şi instrucţiile date miniştrilor noştri în străinătate, este că după sensul adevărat al tractatului dela Berlin, şi după spiritul care a prezidat la redacţia art. 55 în sânul congresului, această supraveghere nu trebue şi nu poate să se exerciteze astfel decât prin organul unui comisar general, numit de comisiunea Europeană.

Ne-am întemeiat, dacă nu pe textul precis şi pozitiv al tratatului, dar pe protocoale şi pe lucrările ce au avut loc în sânul congresului. Acest punct reese din propunerea ce a fost adusă în congres de însu-şi reprezentantul Austro-Ungar, şi pe care o cunoaşteţi. Dacă acea propunere nu a fost inserată în tractat nu este fiindcă congresul ar fi respins-o ci fiindcă conţinea o dispoziţie de detaliu de care congresul nu nu era chemat să se ocupe. Iată de ce a fost trimisă la comitetul de redacţiune de unde a lăsat apoi actualul art. 55 al tratatului.

D-lor. am fi fost fericiţi dacă puterile ar fi înţeles tot aşa lucrurile cum le înţelegem noi! Astăzi n-ar exista o chestie a Dunărei! Comisia ar fi elaborat regulamentele (partea A şi B). Ele s'ar fi comunicat Statelor ţărmurene cu invitare de a le pune în executare şi s'ar fi numit un comisar general din partea comisiei Europene cu însărcinarea să supravegheze şi să inspecteze în ce mod Statele riverane se achită de datoria lor. La caz de abatere s'ar fi cerut îndreptare pe cale diplomatică. Lucru ar fi fost simplu şi practic totdeodată, dar din nenorocire Puterile, care au şi ele cuvântul lor în această chestiuue, care sunt şi ele un factor, şi un factor puternic în această chestiune, nu au împărtăşit modul nostru de a vedea în această privinţă. Ele au primit ideia unei noui comisiuni, au primit-o toate în unanimitate afară de Statul român, şi o comisiune nu numai de riverani, ci o comisiune mixtă şi cu puteri administrative analoage cu acelea ce le exercită comisia Europeană dola Galaţi în jos.

Expresiunea de *comisiune mixtă* a căpătat astfel un sens technic propriu prin care se înţelege nu numai o autoritate compusă din riverani şi de neriverani, dar încă şi o autoritate învestită cu atribuţiuni administrative şi poliţieneşti în materie materie de navigaţiune fluvială, o autoritate cu dreptul de a face poliţia pe această parte a fluviului şi a aplica însă-şi regulamentele.

D-lor, în ceeace priveşte caracterul şi natura acestei autorităţi, în ceeace priveşte puterile şi atribuţiunile ei, noi am declarat într'un mod categoric

şi continuă că nu primim (aplauze). Şi, d-lor, am lipsi nu numai programele noastre, ci am consimţi la alienarea drepturilor noastre incontestabile dacă am primi o asemenea comisiune şi aceastk noi nu o putem! (Aplauze).

In privinţa aceasta, punctul nostru de vedere nu s'a schimbat si nu se va schimba.

In ce se atinge însă de compunerea comisiei şi de elementele ei constitutive, noi ne-am întrebat ce ar trebui să facem dacă Europa, pentru consideraţiuni de dreptate şi de o ordine superioară, pentru a ajunge să şteargă odată şi această chestiune din catalogul chestiunilor încă pendinţi şi neresolvate ale tratatului dela Berlin, dacă Europa, zic, ar primi punctul nostru de vedere şi ar consimţi să reducă comisiunea la rolul şi la atribuţiunile unei simple autorităţi de supraveghe, ar trebui să persistăm şi atunci în refusul nostru, şi să zicem: *Non possumus?*

D. G. Vernescu. Cum să fie?

D. **ministru de externe.** Eu pun chestiunea, şi vă rog să mi se răspundă într'un mod categoric pentru ca să ştim şi noi ce avem să facem, căci încă odată s'a scurtat funia la stejar şi trebuie să luăm o hotărâre.

D-lor, înţelegeţi D-voastră bine că atunci când noua comisiune de institut între Galaţi şi Porţile-de-Fer, ar fi desbrăcată de toate acele puteri şi prerogative cari fac dintrânsa o autoritate executivă şi care constituesc o ştirbitură la drepturile noastre teritoriale....

D. *Al. Lahovari.* Nu ar mai avea ce să facă atunci.

D. ministru de externe. Mă ertaţi; vă grăbiţi când ziceţi că nu ar mai avea ce să facă. Voi răspunde eu la aceasta. Pentru acum întreb când s'ar desbrăca comisia de aceste puteri excepţionale. chestiunea compunerei ei, a elementelor ei constitutive şi a modului funcţionărei ei, nu ar perde ea mult din importanţa ei, pentru noi? Dacă prin ipotesa poliţia fluvială şi executarea regulamentelor, le-am exercita noi prin agenţi numiţi de noi, nu am putea fi mult mai puţin îngrijaţi in ce se atinge de compunerea comisiei?

Desigur că chiar redusă la rolul de supraveghere tot nu înţelegem ca comisia să aibă alt caracter decât acela al unei delegaţiuni a comisiei europene, dar în cazul acesta ce interes ar mai avea pentru noi modul alcătuirei acestei comisiuni, şi ce inconveniente ar mai prezenta prezenţa în sânul acelei comisiuni a elementelor neriverane?

In ideea' noastră însă elementele neriverane nu pot şi nu trebue să participe altfel la lucrările comisinnei, decât cu titlu de delegaţiune din partea comisiei europene iar nu *jure proprio*, în puterea vreunui drept care le-ar fi propriu, precum era în comisia mixtă.

Ei bine, în aceste condiţiuni, ce inconveniente ar mai putea prezenta instituirea unei noi comisiuni dacă tocmai puterile ar stărui să creeze o nouă comisiune şi ar primi punctul nostru de vedere?

D. *M. Kogălniceanu,* Primiţi comisiunea permanentă?

D. **ministru de externe.** Chestiunea de permanenţă sau nu este cu

totul secundară, şi nu văd ce importanţă ataşaţi la acest cuvânt. Singurul lucru la care înţeleg să ţineţi este ca Statele neriverane să nu fie reprezintate altfel în comisiune decât ca delegaţiune din partea Europei, şi sub acest raport proiectul D-lui Barrère mi se pare inacceptabilă, căci admite pe Austro Ungaria în comisiune şi prin delegaţiune (când îi va veni rândul alfabetic) şi în puterea unui drept propriu, ceeace îi constitue o poziţie privilegeaţă şi îi procură de fapt dublu vot.

In ideea noastră Austria participă la comisiune. dar în acelaş mod şi sub acelaşi titlu ca şi toate celelalte State din comisia Europeană.

D-lor, am auzit exprimânduse ideea ca comisiunea de supraveghere să fie compusă din membrii delegaţi din sânul comisiunei Europene, iar riveranii să nu fie reprezentaţi. căci cum au să se supravegheze riveranii pe ei însuşi? Nu ştiu dacă această combinaţiune ar fi o garanţie mai mult pentru interesele cari nouă ne ţin la inimă. Dar eu cred că dacă e vorba de a se înfinţa o comisiune de supraveghere, modul cel mai practic spre a satisface toate interesele, ar fi că pe lângă delegaţii Statelor riverane, să se alăture şi doi delegaţi diu sânul comisiunei astfel constituită ar putea să i-se dea dreptul de a numi inspectorul, de a propune lucrările de făcut în interesul desvoltărei navigaţiunei şi ameliorărei navigabilităţei râului, şi a cunoaşte ca instanţă de apel de toate litigurile isvorând din contravenirea la regulamente.

Astfel comisiunea ar veghea la stricta observaţiune a regulamentelor, ar da instrucţiunile cuvenite diferiţilor agenţi ai poliţiei fluviale, ar strânge toate elementele şi ştiinţele necesare, pentru a o pune în poziţie să cunoască trebuinţele şi nevoile navigaţiunei şi să propue măsurile cuvenite pentru a le da satisfacţiune. In fine, în privinţa aceasta nu am avea nimic de inventat; nu am avea decât să luăm din regulamentele în vigoare pe alte fluviuri convenţionale, atribuţiile ce au comisiunile de asemenea natură.

In aceste condiţii comisiunea încă ar fi o instituţiune care poate să aducă mari servicii intereselor navigaţiunei pe această parte a fluviului; şi nu înţeleg cum D. Lahovari a putut să afirme că desbrăcată de puterile excepţionale din ante-proiect, comisiunea de supraveghere nu ar mai avea nimic de făcut.

D-lor, după ce m'am explicat în ce mod credem că se poate organiza supravegherea, dacă nu s'ar admite ideia ca să se exercite printr'un simplu comisar numit de comisiunea europeană, viu direct la întrebarea ce ne adresa onor. D. Vernescu, în privinţa liniei de conduită ce ne propunem să păstrăm în noua fasă a cestiunei.

D-sa ne întreabă: ce vom face cu propunerea franceză? Vom respinge-o pur şi simplu, vom accepta-o cum este, sau vom primio ca bază de negocieri mărginindune a propune numai amendamente la dânsa? Cât pentru D. Vernescu, singura linie de conduită, care ar fi respingerea propunerei pur şi simplu, şi refuzul de a sta la vorbă sau a intra în desbaterea ei.

Voci. Aşa foarte bine.

D. **ministru de externe.** Este lesne de a zice foarte bine, însă ches-

ţiunea se tratează de doi ani şi mai bine, şi necontenit în timpul acesta ni s'a adresat imputări, că ne ţinem numai pe tărâmul negaţiunilor şi de idei generale, de formule general, dar că nu ne venim cu nici o propunere practică, că nu arătăm prin formule practice ce fel înţelegem să facem a funcţiona dreptul de supraveghere. Să ne dea voe dar aceia cari ziceau adineaura: „prea bine“, să le pui această simplă întrebare: cred ei că este bine, că mai este posibil astă-zi când suntem puşi în mod oficial *en demeure* de a ne rosti, şi a spune ce voim, azi când chestiunea vine pentru a patra oară înaintea comisiunei europene, este oare dibaci şi bine, ca să ne presintăm iarăşi cu negaţiuni şi cu principii generale, fără să propnnem ceva pozitiv în locul articolilor din proiect, care nu ne plac şi nu le primim?

Nu ne-am expune cu această procedare a ni se zice că ideile noastre sunt aşa de puţin aplicabile în cât nu le putem traduce în dispoziţii de regulament, sau că nu ştim bine ce voim?

Onor. d. Vernescu, însă, se teme că îndată ce vom primi a face amendamente la propunerea franceză, cu aceasta vom compromite tot, căci atunci avem să ajungem pe nesimţite tot la comisia mixtă, vom avea sub o altă formă tot comisiunea mixtă.

D-lor, să ne înţelegem bine. De comisiune mixtă nu mai poate fi vorba îndată ce prin modificările ce s'ar introduce în părţile esenţiale ale proiectului, atributele şi puterile comisiunei mixte vor fi înlăturate şi va veni altceva în loc.

Eu, precum am zis-o şi altă-dată, nu ţin atât la eticheta lucrului, cât la lucru chiar, şi, dacă eticheta aceasta a devenit odioasă, şi este o sperietoare atât de mare, în cât ar fi destul să o aplice cineva asupra unui lucru chiar bun, pentru ca acel lucru să devie neacceptabil. Ei bine, putem să modificăm eticheta; şi în loc de comisiune mixtă să o numim comisie de supraveghere.

Onor. d. Vernescu, în partea finală a discursului său, a arătat cari sunt cuvintele pentru cari d-sa cere să se respingă pur şi simplu propunerea Franţei. Astfel, zicea că prin compunerea ei se asigură iarăşi o situaţiune preponderantă şi privilegiată unuia din Statele ce compun comisiunea europeană; ne-a arătat că această comisiune, după modelul din ante-proiect, este armată cu toate puterile şi prerogativele, care cu drept cuvânt pe noi ne îngrijesc. Pentru că în fine prevede cazul că comisiunea s'ar putea modifica în urmă în compunerea, constituţiunea şi puterile ei prin deciziuni ulterioare ce s'ar lua cu simplă majoritate.

Iată, d-lor, atâtea dispoziţiuni rele cari îngrijesc şi cari nu garantează drepturile noastre, nu răspund la aşteptările noastre. Sunt de acord cu d. Vernescu, dar, ce imposibilitate vedeţi d-tră că aceste dispoziţiuni să se modifice şi să se înlocuiască prin altele pe cale de amendamente? Totul se reduce la o chestiune de metodă şi de procedură. In fond ajungem la acelaşi rezultat.

Incă odată, nu înţeleg ce este această teamă de a ajunge la îmbunătăţirea acestei propuneri pe cale de amendamente şi ce vă face a crede că

îndată ce s'ar propune amendamente, prin aceasta chiar s'ar primi propunerea cum este cu toate dispozițiile rele și vătămătoare ce ea conține? Recunosc și eu, d-lor, că mai toate dispozițiunile din această propunere sunt în contrazicere cu basele programului nostru. Cred însă că ele se pot foarte bine modifica și ameliora, numai amendamentele noastre să se primească. Zic dar încă odată că nu este la mijloc decât o chestiune de metodă și de procedură care ne desparte, și nimic mai mult. In fond suntem de acord.

Singura deosebire este că d-voastră ziceți: respingerea pură și simplă, fără să veniți cu alte propuneri sau dispoziții în loc, pe când eu cred că trebue să ne prezintăm cu un contra-proect în care să înlăturăm toate dispozițiile rele și vătămătoare; dar să organizăm supravegherea și executarea pe bazele noastre, dar prin dispoziții practice.

Intr'un mod sau în altul rezultatul este tot același; însă ceeace ce mi se pare că neapărat trebue să facem, este de a pune un lucru pozitiv în locul altuia și de a arăta că ideile noastre asupra materiei sunt susceptibile de a se traduce în formule practice, căci altfel am da o probă de neputință și am da dreptul acelora cari ne impută că ne ținem numai de generalități să ne condamne mai dinainte.

D-lor, cum am avut onoare s'o zic la început, noi până acum încă nu am dat instrucțiuni definive delegatului nostru în privința acestui proect. Luni, însă, sunt informat că chestiunea vine la ordinea zilei, și până atunci trebue să dăm acele instrucțiuni.

Prin urmare, mai mult decât ori când simțim trebuința ca d-voastă să vă rostiți dacă înțelegeți să ne mai ținem pe tărâmul pe care până astăzi am stat și pe care am apărat drepturile țărei, sau dacă voiți să schimbați și să părăsiți acel tărâm.

Când ne veți spune aceasta vom vedea și noi ce este de făcut. Dacă nu ne va conveni, dacă vom crede în interesul țărei să adoptăm noul mod de vederi al Corpurilor legiuitoare, atunci nu vă vom urma pe acel drum și ne vom face datoria lăsând locul altora.

Ceeace voiu adăoga terminând este că lucrul grăbește și că trebue să luăm o deciziune cu un minut mai curând.

Tot odată sunt dator să declar în Cameră cum am avut onoare să o fac și în Senat că toate Puterile semnatare ale tratatului de la Berlin au aderat déja fără rezerve și fără restricțiuni la propunerea franceză. Mai adaug tot odată că deciziunea noastră este cu desăvârșire liberă și că nu suntem de loc angajați în chestiune.

Că chestiunea pentru noi este cu desăvârșire întreagă și suntem liberi să ne rostim cum vom voi. Insă înainte de a ne rosti într'un fel sau într'altfel, înainte de a lua o linie de conduită trebue să ne gândim matur căci încă odată dela linia de conduită ce ne vom trage, dela decisiunea la care ne vom opri, poate să depindă în mare parte reușita sau compromiterea chiar a chestiunei, și respunderea va fi a noastră.

ANEXA XVIII

Ședința Adunărei Deputaților

din 2 Mai 1882

Discursul d-lui I. C. Brătianu, preşedintele consiliului

D-lor, nu este o presumpţiune, ci un act de justiţie pentru d-nii stenografi care mă face să viu a vorbi dela tribună, căci vocea mea este foarte slabă.

D-lor, mai întâi sunt nevoit să răspund la o acuzare, între alte o mie, făcută în mod cum ştie să le facă onor. d. Kogălniceanu, îmbrăcată în formele cele mai corecte. D-sa a amintit faptul când d. P. Grădişteanu la Senat, în entuziasmul său, mi-a zis să pun urechia să ascult vocea naţiunei. La aceasta eu am răspuns că în totdeauna pun urechia şi ascult vocea naţiunii, dar nu în totdeauna merg după acea voce, şi atunci dau locul acelora cari cred că vocea aceea este pe adevăratul târâm al intereselor naţionale. Dar oare, d-lor, numai odată s'au înşelat popoarele în entuziasmul lor? Numai populaţiunea Parisului s'a înşelat când striga: la Berlin! Onorabilul d. Kogălniceanu, care este aşa de versat în istorià nu numai a neamului românesc, dar a omenirii întregi, ştie că de multe ori, în chestiuni mari naţionale, oameni cu talente, oameni înflăcăraţi, de entuziasm. au împins entuziasmul aşa de departe, încât au târât popoarele pe căi cari le-a dus la situaţiuni foarte rele şi de multe ori popoarele şi-au răzbunat lapidând pe acei cari le-au dus pe marginea prăpastiei.

Voi examina discursul onor. D. Kogălniceanu, care în adevăr a fost discursul cel mai complect şi cel mai strălucit ce a făcut D-sa şi pot să zic şi cel mai măiestros.

Mai întâi onor. D. Kogălniceanu, văzând greşelele cari leau făcut unii din conservatori în Senat, şi poate că nici nu avea nevoie de aceasta, căci D-lui este destul de experimentat, ca să nu facă asemeuea greşeli, ca într'o chestiune deasemenea natură să se pue pe târâmul de opoziţiune de portofoliu, şi de aceea D-sa a făcut declaraţiunea aci că nu va combate ministerul, nu îl va acuza, că vine să-i dea tot concursul în această chestiune. Dar din discursul D-sale ne-a arătat în ce chip se uneşte cu noi; dacă noi toţi, Camera întreagă, ne vom uni cu D-sa; şi-a adus aminte de deviza: Unul în toţi şi toţi într'unul.

Fiindcă onor. D. Kogălniceanu cu o mare măestrie ne-a atacat mult mai rău decât ce a făcut D. Lahovari: căci D. Lahovarii nu a făcut decât a repeta aceleaşi acuzări, cu aceiaşi violenţă cu care de ani întregi D-sa şi colegii D-sale caută a ne lovi; dar lucrul s'a uzat, numai face impresiunei Metoda însă cum ne-a atacat onor. D. Kogălniceanu, a avut prisă asupra opiniunei auditorului său. Fără a lua aerul de acuzător, din cele ce a zis din cele ce a citit, a căutat să facă Adunărei o convincţiune sigură că noi nu neam împlinit datoria. Cu toate acestea D-sa nea dat absoluţiunea

a zis: vă dezleg. Aceasta mi-a adus aminte de dezlegările pe cari le dedeau odinioara Papii; dar timpurile acele au trecut.

D. *M. Kogălniceanu.* Am zis Camera vă dezleagă, nu eu.

D. **preşedinte al consiliului.** D-ta ai zis: vă dezleg. Vorbiai atunci în numele Camerei?

D. *M. Kogălniceanu.* In modesta mea poziţiune faţă cu d-voastră, nu-mi erà ertat să zic aceasta, ar fi fost o mare prezumţiune din partea mea. Am zis Camera vă desleagă.

D. preşedinte al consiliului. D-ta ne-ai deslegat. Prin urmare eram vinovaţi, păcătuiserăm. Atunci mi-am zis: ei, în timpul Papilor din vechime aveau trecere asemenea deslegări; chiar Papi ca Borgia, care făceau orgii şi crime deslegau pe oameni când nu posteau destul sau că păcătuiau cu mici păcate.

D-lor, onor. d. Kogălniceanu a venit întâi să ne vorbească de cele trei ipostase; a început să facă mai întâi lauda oamenilor de stat din timpii din urmă ai Austriei, şi am auzit pe d. Sefendachi protestând şi cu drept cuvânt. D. Kogălniceanu l'a întrerupt la rândul d-sale, căci în adevăr nu avea nimeni dreptul să-l întrerupă, fiindcă onor d. Kogălniceanu lăuda într'un mod obiectiv, iar nu subiectiv, pe nişte oameni cari au bine-meritat dela ţara lor. Şi în adevăr, dela Iosif cel Mare Austrla n'a mai fost în curentul cel mare al acţiunei politice, fiind învinsă şi în Italia şi în Germania; dar acum din timpii diu urmă a venit iarăşi să-şi exerciteze acţiunea sa politică şi contele Andrasy şi baronul Haymerlé, erau mari fiindcă începeau.

Dar onor. d. Kogălniceanu care cunoaşte istoria mai binn decât noi toţi, trebue să-şi aducă aminte de un alt imperiu vecin care deia Petru cel mare până astăzi a avut ca singur tărâm de acţiune politică şi militară pe România şi peninsula Balcanică; şi când ne vom uita la acest imperiu, apoi rămân oamenii de Stat ai Austriei, cari erau novici în politica orientală, rămân pe a treia si a patra treaptă. Ca să caracterizez politica lui Petru cel Mare, n'am decât să vă amintesc că. nu numai că a încheiat un tractat cu Cantemir, Domnul Moldovei, care era trimis de Poartă, considerându-l astfel ca pe un Suveran absolut, dar când s'a întâlnit cu dânsul l'a luat în braţe, fiindcă Petru cel Mare era înalt şi Cantemir era scurt, şi l'a sărutat. A tratat pe Cantemir, Domnul Moldovei, tot aşa cum a tratat şi pe Ludovic al XV-lea, care fiind copil când s'a întâlnit cu Petru cel Mare, acesta l'a luat în braţe şi l'a sărutat.

Ei, D-lor, dar Caterina? Caterina care s'a dus la Varşovia cu legiunile sale să scoată Polonia din anarchie şi ca să asigure libertatea religioasă în aplauseie lui Voltaire şi enciclopediştilor, după ce a asigurat liniştea în Polonia a voit, în înţelegere cu Iosif al Austriei, să formeze un stat din Moldova şi Valachia.

De şi D. Kogălniceanu era copil pe timpul generalului Kisseleff, poate că 'şi aduce aminte cum generalul Kisseleff, negreşit nu în limba română, dar

în cea franceză. ţinea necontenit discursuri Românilor, mai tot atât de entuziaste şi de naţionale, precum le ţine onor. D. Kogălniceanu astăzi; şi Rusia împinsă de dorinţa de a dobândi în Orient o poziţiune predominatoare, trimitea oamenii cei mai abili şi cei inteligenţi, pentru ca să poată să întinză puterea sa în Orient. O spun aceasta pentru ca să arăt că cei din Austria abia acum fac şcoală în chestiunea Orientului, pe când Rusia are şcoală făcută încă de mult.

Onorabilul d. Kogălniceanu ne-a vorbit şi mai deună zi şi eri despre cele trei ipostase. D-sa a zis că întâi a fost cestiunea Porţilor-de-Fer, pe urmă actul adiţional şi astăzi cestiunea Dunărei, care însemnează tatăl, fiul şi sfântul duh, adică complectează trinitatea.

Dar de ce această metaforă? Eu în altfel văd că este o campanie pe care a început'o d-nul Kogălniceanu; întâiu d-sa s'a pus în o navă mare şi a eşit din port ca să facă cee d'întâia recunoaştere; a doua a fost o recunoaştere mai mare şi la a treia a voit să dea piept, sa descarce toate tunurile. Negreşit ca prin aceasta d-sa a voit să servească causa României; aşa cum a servit'o totdeauna, dar numai un lucru a făcut rău, că a pus coroana României pe nava d-sale, dar a pus'o aşa cum pun marinarii câte un sfânt cioplit.

Dar dacă tunurile inamice vineau şi'ţi dărîmà coroana în Dunăre?

Când aveam coroana aceea de cositor, pe care am apucat'o noi, acea coroană putea să cază în Dunăre, fiind-că pe atunci erau două principate vasale pe care fiecare din Puterile vecine aştepta momentul favorabil ca se le ia ca pe nişte provincii cari făceau parte din imperiul turcesc, după cum ştiţi bine că s'au luat de Rusia ca zălog în timpul resbelului Crimeei. Şi în acele timpuri, dacă cădea acea coroană de cositor se formà alta şi se punea în foc şi nimic nu erà interesat să se împotrivească, fiindcă coroana aceea de cositor nu aducea nici o pedică ca principatele să fie luate.

Dar astăzi când suntem un regat, un Stat independent, numai când ar fi un mare cataclism în Europa, sau când ar fi o anarchie înăuntru, numai în aceste două cazuri ar putea străinul să găsească ocaziune de a lua această ţară. Şi de aceea zic că coroana astăzi este strâns legată cu chiar existenţa noastră, şi ar trebui să fim mai circumspecţi când o atingem fiindcă atingem siguranţa Statului român.

După chesţiunea ipostaselor, d. Kogălniceanu, a făcut geneza chestiunei Dunării.

De câte ori vorbeşte onor. d. Kogălniceanu, nu numai cei tineri, dar şi cei bătrâni învaţă dela d-sa câte ceva.

D. M. Kogălniceanu. Eu în toate zilele învăţ, şi nu ştiu nimic. (Ilaritate).

D. preşedinte al consiliului. Onor. d. Kogălniceanu când a făcut genesa chestiunei Dunării a spicuit aşa cum fac oamenii cari vor să susţină o cauză: se duc şi aceste fapte cari pot să le vie în favoarea cauzei sale, argumentelor sale.

Noi te-am ascultat, nu numai ca pe un om care spicueşte, dar ca pe un

om care voeşte să inițieze țara, Parlamentul, în această chestiune a Dunării; căci de aceea ai zis că vrei să-i faci genesa,

Apoi naşterea chestiunii Dunarii ne-ai amintit-o că datează din timpul războiului Crimeei, când au început preliminările de pace. Este dieta dela Frankfurt care a discutat în sânul ei şi a luat o hotărâre să facă demersuri pe lângă puterile beligerante pentruca să ia măsuri pentru asigurarea gurelor Dunărei, fiindcă era de un mare interes capital pentru Germania. Austria 'şi-a însuşit acea propunere, s'a făcut organul...

D. M. Kogălniceanu. Era Archiducele Iohan în capul confederațiunii.

D. preşedinte al consiliului. S'a făcut organul Germaniei pe lângă puterile beligerante, şi avea acest drept, fiindcă ocupase principatele, de unde Rusia a fost nevoită să se retragă. Austria 'şi crease dreptul ca să aibă cuvântul său la încheerea tratatului care trebuia să pună capăt acelui război.

Cestiunea Dunării a făcut pe Rusia atât de mult supărată pe Austria, iar nu pentru că a ocupat Principatele, fiindcă ocuparea Principatelor era făcută numai pentru a localiză războiul în Crimeea şi era o perdea pentru Rusia care făcuse Austriei atâtea servicii.

Impăratul Napoleon a simțit pe urmă foarte tare aceasta, şi poate că aceasta a fost cauza care a făcut ca războiul să se facă mai curând între Franța şi Austria.

Austria a luat în mână chestiunea Dunării şi a luptat în tot mpul Congresului care s'a ținut la Paris. Negreşit să a găsit pe celelalte puteri dispuse pentru dânsa, fiindcă cerea libertatea Dunării care interesa pe toate puterile.

După ce s'a luat Basarabia şi s'a hotărât că la gurele Dunării să fie o Comisiune Europeană, era natural ca Austria să profite de acele împrejurări ca să-şi creeze o preponderanță absolută şi a căutat să facă acele regulamente, acele convențiuni pe care celelalte puteri nu le-au primit, fiindcă se vedea foarte bine că Austria voia să.şi creeze monopol pe Dunăre şi astfel au rămas lucrurile baltă.

In urma războiului Ruso-Turc şi în tratatului dela Berlin era natural ca Austria iarăşi să voiască a profita de acele împrejurări ca să-şi creeze o pozițiune predominantă la Dunărea de jos şi a făcut toate încercările ca să reuşească în aceasta.

D-lor, rezistența cea serioasă, — şi onor. d. Kogălniceanu o ştie foarte bine, — a venit din partea noastră. Onor. d. Lahovari zicea că eu sunt piatra de aşezământ şi prin urmare răspunderea este a mea în privința tutulor faptelor. D-lor, am declarat şi nici că aveam nevoe să declar, căci se înțelege că fiind preşedintele ministerului, am răspunderea direcțiunei politicei, căci nu vine cu mine ca miniştri decât acei cari împărtăşesc opiniunile mele, şi dacă nu ar împărtăşi opiniunile mele nu ar veni în minister. Nu eu am să-mi schimb politica după fiecare cum vine în minister; atunci nu va mai fi politică, şi de aceea iau răspunderea tutulor faptelor de când am luat preşedinția şi până astăzi...

D, A. Lahovari. Prietenii d-tale vor să o arunce în spinarea domnului Boerescu.

D. Preşedinte al Consiliului. Rău fac.

Când ne-am pomenit cu proiectul care se numia ante-proiect, onor. d-nul Kogălniceanu ştie că a fost o surprindere pentru noi toţi; nimeni nu a avut cea mai mică bănuială de un asemenea proiect. S'a numit comisiunea, à desbătut câteva zile, nu a ştiut nimic nimeni.

D. M. Kogălniceanu. Aţi avut o depeşă dela Bălăceanu prin care vă încunoştiinţa despre o conversaţiune mistică cu Baronul Haymerle.

D. Preşedinte al Consiliului. D-nul Kogălniceanu ne spune despre o conversaţiune mistică. Apoi după o simplă conversaţiune nu puteam determina nimic. A fost o surprindere pentru noi şi pentru ţară.

D. Kogălniceanu. Da.

D. Preşedinte al Consiliului. Trebue noi să tragem îndată sabia? Cestiunea chiar în zilele din urmă încă pentru mulţi oameni de Stat din acele ţări pentru care cestiunea Dunărei este de al treilea şi al patrulea ordin, nu este cunoscută decât prin raporturile sumarii, cari le fac oamenii ce au studiat'o într'un mod special, şi gândesc că mulţi din oamenii de Stat au luat hotărâri de cari pe urmă poate s'au cam căit. Noi a trebuit să tratăm cestiunea la început cu multă prudenţă şi delicateţă; nu era chestiunea încă lămurită, nu era destul de cunoscută, şi a trebuit să lucrăm mereu, ca întâi să luminăm Europa, să lucrăm pe lângă Austria ca să o facem să renunţe la ideia sa şi tot în aceiaşi vreme să luminăm opiniunea publică europeană, ca atunci când Europa va fi chemată sa ia o determinaţiune, să nu se afle în poziţiunea care se afla la început. Aşa dar nu numai că cestiunea nu este compromisă, dar eu sunt încredinţat că chiar guvernul Impărăţiei Austro-Ungar, a revenit mult asupra acestei cestiuni.

Spune onor. D. Kogălniceanu, că colegul nu a arătat cu credinţa puternică, că nu se va da acestei cestiuni o soluţiune desavantagioasă, defavorabilă, jignitoare suveranităţii noastre; şi zice că D-sa are toată încrederea că nu Europa ne va condamna. Eu zic mai mult decât atât: am încrederea că Austro-Ungaria va abandona în mare parte până în fine tot ceeace atinge interesele europene pe Dunăre. Când guvernul Austro-Ungar va vedea că este atâta opoziţiune din partea Românilor, eu cred că este mai mare interes pentru Austro-Ungaria să abandoneze această chestiune decât să-şi facă un popor vecin inamic. Ce convenţiune, ce comisiune, ce regulamente ar putea să lupte contra unei naţiuni întregi? Guvernul Austro-Ungar este un guvern constituţional, şi ce constituţional? Constituţional cu dualismul cu care merge mult mai greu de cât orice alt guvern constituţional. Şi acolo guvernul este silit să ţină socoteală de atâtea pretenţiuni, chiar atunci când poate le crede că nu sunt destul de întemeiate, şi vedeţi jurnalele lor de opoziţiune cum zic că guvernul Austro-Ungar a sacrificat interesele lor pretenţiunilor Românilor.

Eu cred că guvernul Austro-Ungar este destul de luminat asupra chesti-

unei şi dacă mai persistă, vedeţi cum o face: într'un mod cu totul indirect, pe la Paris socotind că Parisul, Franţa va avea mai multă inrâurire asupra noastră. Ei d-lor, eu am declarat dela început de când s'a făcut propunerea Barrère, că mai lesne am face concesiuni în această afacere Austriei da dreptul decât venind pe la Paris; fiindcă cel puţin, aveam speranţă că fiind în bună înţelegere....

D. *M. Kogălniceanu*. Aceasta este şi opiniunea mea.

D. Preşedinte al consiliului. Daca ar fi să se facă concesiuni, atunci mai bine le fac la Viena, decât la Paris.

Viu acum d-lor, la chestiune, la propunerea lui Barrère, care s'ar putea mai bine numi propunerea Franţei.

Această propunere, în cât priveşte execuţiunea, cum aţi declarat-o toţi, este respinsă de toată lumea; respinsă şi de guvern şi de d-voastră toţi.

D. N. Fleva. Ce are altceva decât executarea?

D. Preşedinte al consiliului. Este chestiunea de supraveghere.

Am auzit pe onor. d. Vernescu zicând n'are drept după tractatul de Berlin comisiunea europeană să aibă supravegherea şi a zis că orice jurisconsult nu poate să explice tractatul astfel decât cum 'l explicăm noi. Din nenorocire, nu sunt jurisconsulţii cari interpretă tractatele; ele să interpretă de făptuitorii lor, de acei cari au subscris un tractat, şi ei toţi, dela inceput şi până astăzi, zic că au dreptul de supraveghere, după tractatul dela Berlin. Noi nu putem primii ceva cari nu este implicat în tractatul de Berlin; dar ceva care este implicat, noi nu putem să 'l interpretăm.

Onor. d. Vernescu zicea: apoi a fost respinsă această propunere în Congres. Nu este exact; s'a zis că numai partea întâi este materie de a se pune într'un tractat, iar partea a doua, adică regulamentele şi supravegherea, rămâne să se trimeată la comisiune, iar nu că a fost respinsă într'un mod categoric. Şi era lucru firesc, căci supravegherea era o argumentaţiune şi în congreş era peste putinţă să se ocupe de aceasta; nu avea timp, nu putea, nu erau nici competinţi în materie.

Prin urmare d-lor, noi nu putem să le negăm după tractatul dela Berlin, dreptul de supraveghere şi d. Kogălniceanu, în acest punct, a fost om practic, un om care are cunoştinţe în afaceri interuaţionale fiindcă asemenea chestiuni nu se tratează numai după codicele civil. Dar se poate să se reguleze într'un mod aşa cum s'a regulat fluvile cele mari, fiindcă pe Dunăre până acum. afară numai până la Galaţi, n'a fost încă regulată navigaţiunea aşa cum este regulată pe Rin, Elba, Escaut, etc. A fost o libertate care era lăsată în voia tuturor, dar nu se poate lăsa Dunărea pentru totdeauna fără să aibă un regim al ei, căci cât au fost Turcii nu se crease încă interese mari pe Dunăre, dar astăzi când s'au creat asemenea interese şi nu se poate să nu se creeze şi un regim pentru Dunăre, şi fiţi încredinţaţi d-lor, **că regimul are să se întindă şi dincolo de Porţile-de-Fier.**

Vă ziceam adineaori că chestiunea a făcut mare progres de atuncia, şi că chiar astăzi în Germania se ocupă foarte mult de Dunăre, au revenit

dela ideea de acum cinci ani că Germania nu are interese pe Dunărea de jos, astăzi este o luptă crâncenă în toate ziarele în privința aceasta...

D. M. Kogălniceanu. Şi la congresul acum din urmă s'a tratat chestiunea.

D. Preşedinte al consiliului. Are să se facă un regim care să asigureze, libertatea Dunărei de unde începe să fie navigabilă până la mare.

Apoi dacă trebue un regim, trebuie şi o supraveghere a regimului ; această supraveghere are să se reguleze prin regulamentul ce'l va face comisiunea europeană.

Ei bine, să vedem această supraveghere este bine să nu se reguleze astăzi, nota bene înțelegeți că orice se face pentru partea Dunărei de la Galați până la Porțile de Fer, nu are o valoare de cât până va exista comisiunea europeană până la gurile Dunării. Când va dispare comisiunea europeană va dispare şi orice s'a făcut în privința Dunărei de acea comisiune, prin urmare şi supravegherea împreună cu dânsa, Dacă ziceți D-v., că trebue o supraveghere, trebue un regim, nu este bine ca noi să venim cu teorii de suveranitate națională, fiindcă suveranitatea națională nu ridică interesele ce le au celelalte puteri pentru libertatea Dunărei. Si dacă este aşa, dacă onor. D. Kogălniceanu cât şi onor. d. Carp, văd întotdeauna posibilitatea ciocnirei acestor două mari interese a două mari puteri. de ce mai facem discuțiune?

Onor. d. Kogălniceanu zicea ieri: noi să fim tamponul. Aceasta este dela ce preşedintele nostru, al Camerei. a pus în memorandul ce s'a dat in partea Divanului ad-hoc ca să sprijine acele patru puncte; tot aşa se zicea şi atunci să fim tamponul acestor trei mari puteri, căci atunci erau trei, astăzi numai două. Tamponul, da; dar cum ziceam mai adineauri şi ieri, tamponul nu poate să fie şi agresiv. Ca să putem rămânea tampon nu trebue să arătăm ură contra nici unei puteri ; nu trebue să provocăm pe nimeni, să ne apărăm drepturile noastre, dar să nu provocăm.

D. M. Kogălniceanu. Nici eu n'am zis aceasta, din contră am zis să nu fim agresivi nici odată.

D. Preşedinte al consiliului. Apoi, d-le Kogălnicene, este mod şi mod de a fi agresiv, este să ne apărăm şi să nu acuzăm, căci şi acuzarea este de multe ori cea mai mare provocare.

D-lor, am zis că unora le e teamă de Rusia, altora de Austria...

D. M. Kogălniceanu. Nouă să ne fie teamă de amândouă.

D. Preşedinte al consiliului. Aşa este. Nu este oare bine ca noi să asigurăm într'un mod eficace iuteresele tuturor puterilor pe Dunăre? Să lé dăm supravegherea cu toată francheța, o supraveghere eficace, numai executarea să fie a noastră. Nu credeți că aşa ne punem în condițiuni mai favorabile? Nu credeți că nu ar fi bine să rămânem în vânt şi atârnați cu această chestiune? Să ne punem dar în pozițiune mai bună decât aceea a negațiunilor, fără să atingem suveranitatea națională; să facem propunerea astfel în cât să poată o mare Putere să renunțe la cererile ei, fără să aibă aerul de a fi făcut un defect sau de a fi avut un eşec.

Eu gândesc, d-lor, că prudenţa, că interesele noastre ne povăţuesc să nu facem aşa cum să creadă lumea că este o adevărată ostilitate, o ură numai contra unei puteri. Să ridicăm atât în discuţiunile noastre cât şi în toate actele noastre orice ar puteu să aibă aerul de a fi produsul unui simţimânt de ostilitate, ci să fie numai un simţământ de conservaţiune.

Noi care n'am putut să dobândim neutralitatea la congresul dela Berlin, căci înţelegeţi bine că puterilor vecine nu le venea la socoteală neutralitatea noastră, şi celelalte puteri nu aveau destulă libertate de acţiune ca să poată să se opună, această neutralitate trebue să ne-o asigurăm noi prin o acţiune fermă însă prudentă.

Onor. d. Kogălniceanu a făcut apel la mine ca să nu-mi încoronez bătrâneţele cu o defecţiune care ar compromite interesui ţării şi statul român la care cu toţii am lucrat pentru a-l ridica. Aş fi fost doritor să ştiu ce a dat onor. d. Kogălniceanu această îndoială că ar putea să se pericliteze chestiunea Dunărei când aşi fi eu în capul guvernului, ca să-mi facă un apel aşa de călduros? Ce? Fiindcă colegul meu dela externe a fost prudent în expresiunile d-sale, fiindcă a avut aerul de a hesita să se pronunţe într'un mod aşa cum se pronunţă cei din opoziţie?

D. M. Kogălniceanu. Propunerea înfiinţărei comisiunii de supraveghere, de care mă tem.

D. preşedinte al consiliului. Comisiunea de supraveghere, dacă ar fi o delegaţiune a membrilor din comisiunea europeană şi riverană, şi nu va fi decât pentru timpul pe cât va dura şj comisiunea europeană, iar nu mai mult, de aceasta vă e teamă? Comisiunea de supraveghere nu o primiţi?

O voce. Nu.

D. Preşedinte al consiliului. Dar Austria să nu fie în acea comisiune numai aşa cum suntem noi. dacă vom fi? Numai când va fi delegată ca toţi ceilalţi în comisiunea europeană!...

D. N. Ionescu. Este propunerea Barrére.

D. Preşedinte al consiliului. Propunerea Barrère nu este aşa; este că face parte din comisiune de drept ca şi noi riveranii, pe urmă şi noi şi ea să fim delegeţi şi de comisiunea europeană. Va fi şi Austria cum va fi Englitera, Franţa, Italia, etc.

D-lor, dacă majoritatea acestei Camere crede că comisiunea europeană n'are drept de supraveghere, şi că nu trebuie nici să consimţim la o comisiune de supraveghere de doi delegaţi ai comisiunei europene şi de noi riveranii, atunci acei cari cred că fac mai bine ţărei lor puindu-se în opoziţiune într'un mod nu numai categoric, dar într'un mod în cât navigaţiunea Dunărei să nu aibă un regim.

Voci. A! A!

D Preşedinte al consiliului. Ei, de ce ziceţi A! a! Pe toate râurile cele mari, pe toate fluvile este o comisiune, comisiunea acea pretutindenea este de riverani...

D. N. Ionescu. A statelor riverane.

D. Președinte al consiliului. D-lor, era să mă scobor dela tribună, dar trebue să'mi fac o datorie pe care numai a atins-o. Onor. d. Kogălniceanu, a protestat contra cuvintelor colegului meu dela externe în privința Coroanei, zicând între alte cuviute că cine are drepturi are și datorii și că de ce drepturile sunt mai mari de aceea și datoriile sunt mai mari. A mai zis: când eram ministru, am zis că ministru Suveranului meu ca și el să scrie în chestiunea Basarabiei...

D. M. Kogălniceanu. Aș face apel, dacă 'mi ar fi permis la acea înaltă persoană.

D. Președinte al consiliului. D-lor, dacă coroana acelui care, cum a zis d. Kogălniceanu, a câștigat-o în capul legiunilor Române, dacă coroana aceia nu lucește ca aceia de cositor, fie și chiar de aur, dar este de oțel și oricine s'ar cerca s'o atingă și s'o sdrobească, va fi acela sdrobit iar nu coroana (aplauze).

O voce. Se potrivește ca nuca în perete.

D. Președinte al consiliului. Cum ca nuca în perete? mă iertați, nu m'ați lăsat să termin.

Apoi, d-ta, d-le Kogălnicene, ai fost ministru Coroanei. Ei bine, spune, în conștiința d-tale dacă coroana nu 'și-a făcut datoria în totdeauna. Mai mult decât atâta, a fost de multe ori mai tare decât noi Românii cari luptăm dela 1848 până astăzi ca să apere drepturile noastre (aplauze).

D. M. Kogălniceanu. Așa este, afirm aceasta.

D. Președinte al consiliului. Socotiți D-v. că dacă coroana nu avea simțământul demnităței și suveranităței naționale și dacă nu ținea atitudinea ce a tinut, socotiți Dv. că împăratul Alexandru al II-lea, care nu numai că a respectat toate dtepturile noastre, dar a suferit chiar și injurii, socotiți zic că dacă nu era un Carol de Hohenzolern pe tronul României...

O voce. Dar cine atacă coroana?

D. Președinte al consiliului. Credeți Dv. că împăratul Alexandru al II-lea ar fi dat comandă oștirilor sale Domnului Românilor, și ar fi pus pe frate-său marele Duce Niculae sub comanda Domnului nostru?

O voce. Ce are a face?

O voce. Mai bine ne lase Basarabia.

D. Președinte al consiliului. Basasabia, nea fost luată precum nea fost și dată de Europa ,ntreagă și nu trebue să credeți că Europa ar fi sacrificat pacea ei, fie chiar pentru noi și Regele nostru.

D-lor, să dea D-zeu ca și D. Kogălniceanu și eu să fim în totd'auna la înălțimea simțimintilor coroanei pentru demnitatea și pentru interesele țărei Române (aplauze).

ANEXA XIX

Le Ministère des affaires Etrangères aux Représentants de la Roumanie à l'étranger

10 Décembre, 1882.

Les négociations qui ont eu lieu à Vienne pour amener l'entente si désirable entre le gouvernement du Roi et celui d'Autriche-Hongrie sur la question du Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, n'ont malhereusement pas abouti. Le Comte Kalnoky a déclaré nos propositions inacceptables, comme s'éloignant des principes du projet Barrère.

Les divergences entre les deux propositions portent sur deux points principaux:—L'exercice de la police fluviale,—la composition de la Commission de surveillance.

Le projet Barrére enlève aux Etats riverains l'exercice de la police fluviale et le donne à la Commission mixte, établissant ainsi sur la partie du Danube, depuis Galatz jusqu'aux Portes-de-Fer, l'exterriorialité du fleuve, qui n'avait été stipulée par le Traité de Berlin que pour la partie en aval de Galatz.

En vertu du projet Barrère, les riverains ne possèdent plus qu'une domination théorique sur la partie du fleuve qui est leur propriété. La domination effective du fleuve est remise à la Commissişn mixte, composée de délégués de la Bulgarie, de la Serbie et de la Roumanie, comme Etats riverains, de l'Autriche-Hongrie, au titre spécial de ses intérêts commerciaux, et de la Commission Européenne du Danube. C'est l'Autriche-Hongrie qui a la position prépondérante dans la nouvelle Commission, à laquelle on prépare en même temps la succession de la commission Européenne a l'échéance de la nouvelle prolongation qui lui sera accordée.

Le projet du Gouvernement roumain revendique pour les Etats riverains leur droit incontestable d'exercer la police fluviale sur leurş eaux, conformément au Règlement, tout en se soumettant à la surveillance et au contrôle de la nouvelle Commission, qui est en outre chargée de veiller à l'application uniforme des règles établies.

Dans la composition de la Commission, le projet roumain tient compte de l'élément plus directement intéressé des Etats riverains et des intérêts généraux de la liberté de navigation et de l'égalité des pavillions.

Il n'a pas néanmoins perdu de vue les intérêts considérables que l'Autriche-Hongrie posséde sur le Bas-Danube, et lui a assuré une place spéciale dans la Commission de surveillance, en vertu d'un mandat européen. Le projet roumain relie plus étroitement les deux Commissions, donne une influence plus considérable à la Commission Européenne et n'en préjuge pas dès à présent la disposition.

Le principe qui a donné naissance à la règlementation de la navigation

du Danube par les Traités de Paris, de Londres et de Berlin était que les intérêts généraux de la navigation sur ce fleuve ne pourraient être sauvegardés que par la présence et la collaboration constante de l'Europe. Un quart de siècle a prouvé combien ce principe a été salutaire, nécessaire, indispensable. Les intérêts de toutes les nations ont été sauvegardés, et ces intérêts généraux, se multipliant de jour en jour, ont favorisé les intérêts spéciaux des riverains du grand fleuve.

Il était donc naturel de relier la Commission de surveillance, qu'on voulait établir entre les Portes-de-Fşr et Galatz, à l'existence et au maintien de la Commission Européenne du Danube. Qui pourrait, en effet, mieux veiller à ce que l'application des grands principes de la navigation internationale fût effective, à ce qu'il ne s'y glissât pas une action prépondérante, une influence exclusive, de nature à entraver le développement égal et équitable du commerce et de la navigation?

Le but du Traité de Berlin était de faire bénéficier, sur une plus grande étendue, la navigation du Danube des principes d'égalité et de liberté. Ces principes, la Roumanie les a toujours respectés, et il ne lui était pas difficile de donner son concours à leur développement, car elle ne jouissait d'aucun privilège particulier auquel elle eût dû renoncer. Pourrait-on par contre, soutenir que le Traité de Berlin ait eu en vue de faire disparaître la Commission Européenne, à laquele il venait de donner une extension de juridiction et de droits, ou qu'il ait eu l'intention de substituer, dans un court délai, à cette Commission internationale, gardienne des intérêts généraux, une autre institution dans laquelle l'action européenne eût fait place à celle d'une seule Puissance ?

Des raisons majeures ont donné lieu, il est vrai, à une situatron exceptionnelle dans les eaux des embouchures du Danube en aval de Galatz. Mais c'est dans l'intérêt général que cette situation a été créée sur la partie maritime du fleuve au profit de l'Europe même, représentée avec des droit égaux par les sept grandes Puissances, au«quelles a été adjointe ultérieurement la Roumanie. Aucun Etat ne dedevait avoir une prépondérance quelconque. La Commission Européenee fut revêtue de droits et de privilàges aux dépens des Souverains territoriaux, mais au profit de la navigation et du commerce de toutes les nations. Instituée par le Traité de Paris de 1856, pour mettre cette partie du fleuve «dans les meilleures «conditions possibles de navigabilité, la Commission, agissant en vertu de «ce mandat, est parvenue à réaliser d'importantes améliorations dans le «régime de la navigation. notammeet par l'ouverture de l'embouchure de „Sulina aux bâtiments d'un grand tirant d'eau, par l'exécution de travaux «de correction et de curage dans le cours du même bras, par l'enlèvel«ment des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de «bouées par la construction d'un phare à i'embouchure de St. Georges, «par l'institution d'un service régulier de sauvetage, et par la création d'un «hôpital de marine à Suliea, enfin, par la règlementation de la navigation «et de la police fluviale».

C'est ainsi que l'autorité de cette Commission n'a fait que grandir avec chaque année de son existence, que son maintien est devenu une nécessité de premier ordre et qu'elle est considérée, à juste titre, comme devant présider encore longtemps à la surveillance du régime international du Danube.

La Commission Européenne a créé la navigation des embouchures du fleuve, mais sa situation en amont de Galatz est toute différente et ne présente pas jusqu'aux Portes-de-Fer des difficultés pour la navigation, qui a toujours été très active dans ces eaux.

Aussi, l'intention du Traité de Berlin était-elle «de prolonger les pou«voirs de la Commission Européenne du Danube et d'élaborer des Règle«ments de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les «Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, harmonisant avec ceux édictés pour les «parcours en aval de Galatz.»

C'est sur ce terrain, le seul juste et équitable, qu'on doit ériger la Commission de surveillance.

Si les Etats riverains doivent y participer à cause de leurs intérêts immédiats et considérables, et à cause de leur position même de Souverains des rives et des eaux du fleuve, — la Commission Européenne ne peut pas ne pas être appelée à envoyer ses délégués pour sauvegarder, en amont de Galatz, les intérêts généraux qu'elle défend elle-même en aval.

Telles sont les raisons majeures qui font de la Commission de surveillance une émanation de la Commission Europénenne et qui s'opposent à ce que cette nouvelle création soit le premier pas vers l'éloignement de l'influence européenne sur la navigation du Danube. Comment pourrait-on introduire logiquement d'autres éléments dans la Commission de surveillance que ceux immédiatement et directement intéressés et ceux qui y entrent avec un mandat européen ? Faire participer à la Commission de surveillance un Etat quelconque à un titre exceptionnel, qui ne tirerait origine ni de la Puissance territoriale de cet Etat, ni d'un mandat européen, serait créer à la nouvelle Commission une position qui ne la rattacherait pas à la Commission Européenne, en ferait dès le début sa rivale et lui assurerait sa succession d'autant plus facilement qu'il suffirait, pour l'obtenir, de la disparition du délégué européen. Dans ce cas, il est clair que les riverains resteraient en face de la Puissance dotée d'une position exceptionnelle, et qu'on substituerait ainsi les intérêts communs représentés aujourd'hui par l'Europe. Ce nouveau régime embrasserait aussi les intérêts particuliers aux intérêts communs représentés aujourd'hui par l'Europe. Ce nouveau régime embrasserait aussi les eaux des embouchurres du fleuve où les intérêts de la Puisssance à laquelle on aurait accordé la prépondérance peuvent être peu constdérables.

Les intérêts généraux des nations peuvent réclamer que les riverains d'un fleuve international abandonnent certains droits étroitement liés à toute souveraineté, et soient surveiliés dans i'exercice de certaines fonctions

sur le fleuve par une Commission spéciale défendant les intérêts généraux. Mais on ne saurait déduire de ces prémisses l'abdication complète de tous droits et la cessation de toute autorité sur les eaux fluviafes de la part des riverains. Ils doivent donner autant qu'il est nécessaire pour aussurer le régime fluvial. Sous ce rapport, la Roumanie a fait dans les eaux maritimes du Danube complète abstraction de sa situation territoriale. Dans ces eaux, c'est en faveur de l'Europe et des grands travaux, qui devaient les rendre navigables, qu'elle a restreint ses droits souverains. En faveur de quelle idée large et générale la déposséderait-on sur la partie en amont de Galatz ?

Donner à certains Etats des garanties particulières et efficaces, pour les intérêts considérables de leur commerce, n'implique pas que ces intérêts puissent leur créer un titre quelconque égal aux droits des Etats riverains et en vertu duquel ils réclameraient une prépondérance basée sur l'absorption des droits des riverains. Encore faudrait-il établir la preuve qu'une pareille situation, avec les privilèges dont elle serait entourée, fût indispensable pour la protection de ces intérêts.

Les principes-ci-dessus énoncés paraissent ne pas pouvoir être contestés, Une action contraire serait une innovation dans le régime de la navigation des fleuves internationaux, plus encore, une restriction des principes établis sur cette matière par un progrès constant depuis un siècle.

Nous ne nions pas aux grandes Puissances voisines de la Roumanie le droit de sauvegarder leurs intérêts : Ne peuvent-elles pas le faire sans aucune entrave, en participant aux travaux de la Commission Européenne ? Serait-il juste de prétendre que ces intérêts ne peuvent être sauvegardés qu'à la condition de méconnaître ou d'annuler les nôtres ?

Le monopole de la navigation que la Compagnie austro-hongroise a de fait sur une grande partie du Danube ne peut donner à l'Autriche-Hongrie un droit de souveraineté sur les eaux du fleuve, tel qu'il ne pourrait exister que pour les riverains. On ne saurait devenir souverain d'une rivière par l'unique raison qu'on a des intérêts de commerce et de navigation à défendre. Ce que l'Autriche-Hongrie a le droit de réclamer, ce que nous lui accordons volontiers, c'est de participer à la surveillance de de ces intérêts. Ce droit, elle ne peut nénmoins le réclamer comme riveraine, en vertu d'une souveraineté qu'elle ne possède pas sur la partie du Danube en aval des Portes-de-Fer. Ce droit, elle ne peut l'avoir qu'en vertu d'un mandat européen.

L'Autriche-Hongrie à elle-même a reconnu cette situation, quand elle a accepté de faire partie du Comité d'études du nouveau Règlement, a la suite de la proposition du délégué de la Grande-Bretagne dans le Commission Eurepéenne, portant „qu'il serait opportun de former exclusivement „le Comité d'études de délégués des Puissances non riverains de la partie «du fleuve, afin de mettre tous les Etats riverains des conditions identiques «à l'égard de la préparation d'un Règlement qui a pour eux un intérêt «spécial».

Les intérêts de la Compagnie austro-hongroise seraient-ils plus considérables et plus importants que ceux du commerce même de la Roumanie? Et celle-ci n'a-t-elle pas constamment, depuis un demi-siècle. fourni à cette Compagnle toutes les facilités possibles qui ont contribué pouc beaucoup à son développement et à sa puissance?

En reconnaissant les intérêts d'autrui, en leur donnant pleine sécurité et sauvegarde, en acceptant toute surveilance supérieure, afin que les droits et intérêts d'aucuns ne fusesnt lésés, la Roumanie fait tout ce qu'elle doit. On ne saurait exiger d'elle qu'elle abandonne sa position et ses intérêts.

L'Autriche-Hongrie s'est réservée une situation exclusive sur le Danube en amont des Portes-de-Fer. Sans vouloir examiner ce qui justifiait cette restriction aux dispositions du Traité de Paris, nous n'y saurions trouver une cause à sa prépondérance sur le Danube en aval des Portes-de-Fer

Si on accorde une prépondérance à un de nos puissants voisins, ne devrions-nous pas l'accorder tôt ou tard aussi à l'autre? Et, dans cette lutte d'influence politique, que deviendraient nos intérêts économiques? Serait-il juste qu'ils périclitent, tandis que ce sont eux qui dominent le Danube. depuis les Portes-de-Fer jusqu'à la mer et qui dominent l'élément le plus considérable à la navigaton?

En émettant les principes ci-dessus énoncés, le Gouvernement pense défendre non seulement les propres intérêts de la Roumanie, mais les intérêts généraux de la liberté de navigation et d'égalité des pavillons n'empiéter ni sur les droits ni sur les intérêts d'autres Etats et accorder aux intérêts austro-hongrois toute protection et tout sécurité. C'est donc avec un vif regret que nous devons constater le rejet de nos propositions par le Cabinet de Vienne. Nous laisserons au temps de prouver que notre résistance n'a pas eu sa source dans un esprit d'hostillité, soit générale contre les décisions de l'Europe, soit particulière contre le grand Empire voisin. De grands intérêts économiques indiquent une entente des deux Etats voisins comme utile et profitable: mais pour que cette entente soit solide, il faut qu'elle soit bassée sur le respect des droits et des intérêts réciproques des parties.

Tel est, Monsieur l'Envoyé, l'ordre d'idées où vous voudrez bien vous placer pour justifier notre attitude. Tels sont les arguments que vous ête prié de faire valoir, à titre de pourparlers simplement verbaux, au sujet d'une question où la Roumanie est si éminement intéressée.

Veuilleuz, etc.

D. Sturdza

Le ministre des Affaires Etrangères à l'Envoyé de la Roumanie à Londres.

24 mai, 1883.

Monsieur l'Envoyé,

Aussitôt que les premières ouvertures furent faites pour réunir à Londres une Conférence dans le but de règler différentes questions relatives à la navigation du Danube, la Roumanie demanda á y participer effectivement, c'est-à-dire sur le même pied que les autres Etats appelés à assurer, de concert avec elle, l'exécution des traités soucernant ce fleuve.

Cette demande etait basée sur les précédents établis par le droit international, la position que la Roumanie occupe sur le Danube, la situation qui lui a été créée par le Traité de Berlin et les actes qui en découlent.

Le protocole du 15 novembre 1814 du Congrès d'Aix-la-Chapelle, qui réserve à tous les Etats le droit de participer aux réunions ayant pour objet teurs intérêts spéciaux, n'est que l'application d'un principe mis en pratique au Congrès de Vienne dans plusieurs questions de cette nature.

En effet, les huit grandes Puissances, réunies à Vienne pour délibérer sur les questions relatives à la libre navigation des rivières qui traversent plusieurs Etats, fixèrent, dans une séance préparatoire, le programme des négociations et convinrent d'inviter les Plénipotentiaires de Bade, de Bavière, de Hesse-Darmstadt, de Hesse-Cassel, de Francfort, de Hollande, de Nassau et du Würtenberg à prendre une part effective aux réunions au sein desquelles devaient être discutés et décidés les principes généraux de la navigation des fleuves, aussi bien que les Règlements spéciaux de navigation du Rin, de la Meuse, de l'Escaut, de la Moselle, du Main et du Nècre.

Cette procédure fut appliquée à tous les arrangements fluviaux ultérieurs, dont les riverains indépendants n'ont jamais été exclus. Il était de toute justice de leur reconnaître un droit aussi incontestable. Les riverains ne sont-il pas, en effet dans ces questions les plus intéresses et est-il admissible qu'un gouvernement indépendant se laisse maʃoriser dans ses propres eaux, directement ou indirectement, par des décissions prises et des arrangements conclus en dehors de sa participation?

La Roumanie occupe sur le Danube une position des plus importantes. Le cours inférieur de ce fleuve, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à la mer, formant le tiers de toute sa longueurs navigable, baigne d'une manière non interrompue les rives roumaines (2.741 kilomètres de l'embouchure de l'Iller, en amont d'Ulm, jusqu'à la mer ; 893 kilomètres de Verciorova à Soulina). La Roumanie possède dans ce parcours la plus grande partie des embouchures

du Danube et plus des deux tiers du déveleppement des rives (87 kilomètres rives serbes, 466 kilomètres rives bulgares, 1.221 kilomètres rives roumaines). Son commerce d'importation ou d'exportation fournit à la navigation fluviale ou maritime, d'amont ou d'aval, son principal èlément et recevra un développement toujours croissant lorsque, après avoir donné tous ses soins à l'établissement de son réseau de voies ferrées, la Roumanie dirigera tous ses efforts vers l'amélioration des conditions de la navigation danubienne.

Cette situation ainsi que la reconnaissance de son indépendance ont valu à la Roumanie la place que l'article 53 du Traité de Berlin lui a assignée dans la Commission Européenne, à côté des sept Puissances qui la composaient en vertu des stipulations du Traité de Paris de 1856.

L'indépendance de la Roumanie devenant un fait acquis et réel et les embouchures du fleuve entrant pour la majeure partie en sa possession, on devait nécessairement l'associer à tous les actes émanant de la Commission Europénne du Danube.

La Roumanie fut admise dans cette Commission internationale au même titre que ses autres co-participants. Aucune réserve ne fut faite à cet égard et son vote eut, dès le premier jour, la même valeur que celui des autres Etats. Elle a déjà eu l'honneur de présider cette assemblée et a participé effectivement à l'élaboration ou à la revision de tous les Règlements qui régissent aujourd'hui la navigation de la partie maritime du fleuve.

Cette position reçut une consacration solennelle en vertu de l'Acte additionnel qui devait mettre l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin, Cet acte fut signé à Galatz, le 28 mai 1881, «par les Puissances représentees au sein de la Commission Européenne du Danube, en vertu du Traite de Paris du 30 mars 1756, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878». Il lie d'une manière égale toutes les parties contractantes. Aucune d'elles ne s'étant réservé une situation privilegiée ou une position spéciale quelconque, cet acte ne saurait être modifié qu'avec le consentement de tous les signataires.

Si les précédents de droit international et la situation spéciale de riveraine, si la participation à la Commission Européenne du Danube et la signature de l'Acte additionnel de 1881 constituaient pour la Roumanie le droit incontestable de prendre une part effective à toute délibération touchant la navigation du Danube, on pouvait encore moins l'en écarter lorsqu'il s'agissait de décider des Règléments de navigation, de police fluviale et de surveillance depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, qui, en vertu de l'art. 55 du Traité de Berlin, devaient être «èlaborés par la Commission Européenne assistée de Délégues des États riverains».

Ce droit paraît encore plus indéniable en présense de la procédure adoptée pour soumettre le projet de Règlement de Galats

aux délibérations de la Conférence. La Commission Européenne ne pouvait élaborer cet acte qu'en procédant, en vertu de son Règlement intérieur et de la pratique constante, par des décisions prises l'unanimité des votes. L'entente n'ayant pu s'établir entre les parties déliberantes sur les dispositions du Chapitre 3, et le consentement de la Roumanie faisant défaut, aucun acte, portant le caractère requis par l'article 55 du Traité de Berlin et propre à être présente à une Conférence comme le travail de la Commission spéciale prévue par le Traité, ne pouvait en résulter. On s'écarta pourtant des principes constamment pratiqués et l'on présenta à la Conférence un acte auquel manquait la signature du principal intéressé.

Cette procédure inusitée portait une atteinte directe à des droits incontestables. Mais la participation effective de la Roumanie à la Conférence n'etait-elle pas plus justifiée, ne devenait-elle pas plus nécessaire encore ?

La bienveillance avec laquelle la plupart des grandes Puissanecs accueillirent notre demande conceruant notre participation aux délibérations de la Conférence nous avait fait espérer que des droits aussi évidents et aussi naturels ne seraient plus mis en doute.

L'Autriche-Hongrie reconnut, dès le mois d'avril 1883 la légitimité du désir de la Roumanie et son Plénipotentiaire déclara à la Conférence qu'en raison de la situation spéciale créee «par le Traité de Berlin, la Roumanie pouvait être admise à la consideration des trois questions qui forment l'objet de la réunion de la Conférence».

La Grande-Bretagne fut plus explicite encore, car Lord Ganville exprima dans sa circulaire du 11 décembre 1882, et au sein de la Conférence, «l'espoir que la Roumanie y serait admise sur le même pied que les autres Puissances, d'autant plus qu'elle se trouve déjà représentée dans la Commission Européenne et qu'elle aura également son Représentant dans la Commission mixte dont la formation est proposée» ; — et le Gouvernement de la République Française pensait aussi «que les Représentants des Puissances, une fois réunis, pourraient inviter le Gouvernement roumain à envoyer à la Conférence un Délégué qui prendrait part aux délibérations au même titre que ceux des Puissances signataires du Traité de Berlin».

Notre attente fut déçue. La décision des Puissances nous assigna une position inacceptable: celle d'être «consulté et entendus» sans avoir de vote délibératif.

L'article premier de l'Acte additionnel du 28 mai 1881 excluait une interprétation strictement littorale de l'article 54 du Traité de Berlin, en vertu de laquelle on aurait pu admettre que les Puissances signataires se sont réservé de décider «seules de la prolongation des povoirs de la Commission Européenne et des modifications qu'elle jugeraient nécessaire d'y introduire». Ce même article stipule, expressément, «que les droits, attributions et immunités do la Commission Européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1956 et de Londres 1871, de l'Acte

public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieures du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz».

La Roumanie, l'un des huit Etats composant la Commission Européenne, n'est-elle pas en droit d'invoquer ce texte comme l'interprétation authentique du Traité de Berlin ?

Comment pourrait-on, après cette Convention, modifier en dehors de la Roumanie, les droits, attributions et immunités d'une Commission qui exerce ses pouvoirs sur le territoire roumain ?

Le Gouvernement de S. M. le Roi se crut donc en devoir de décliner l'honneur d'assister, dans ces conditions, aux séances de la Conférence de Londres. Il considéra comme non obligatoires pour la Roumanie des décisions prises sans sa participation. Celles-ci ne pouvaient, en effet, infirmer un principe incontestable du droit international, à savoir: Qu'aucun Etat n'est tenu d'exécuter sur son territoire des décisions européennes qu'il n'aurait pas discutées et auxqualles il n'aurait pas préalablement consenti.

Pour donner, néanmoins, une preuve de sa déférence envers les grandes puissances, le Gouvernement de S. M. le Roi à examiné les dispositions du Traité de Londres avec le désir sincére de les trouver conformes aux principes généralement introduits dans la législation fluviale ainsi qu'aux droits et intérêts de la Roumanie.

La plus importante des décisions inscrites dans le traité est celle qui concerne la prolongation de la Commission Européenne du Danube pour le terme de vingt-quatre années et son renouvellement éventuel pour de nouvelles périodes triennales. Le Gouvernement roumain a eu déjà l'occasion de s'exprimer à ce sujet d'une manière nette et précise et ne peut qu'applaudir à une décision destinée à assurer, pour ainsi dire, la permanence d'une institution dont l'action bienfaisante est aujourd'hui universellement reconnue.

Nous ne saurions pourtant passer sous silence certaines dispositions du Traité qui semblent porter une atteinte directe à des principes non contestés du droit international et à des conventions spéciales.

Une extension, en même temps qu'une restriction des pouvoirs de la Cominssion Européenne, y est projetée, ainsi que la possibilité de modifier un an avant l'expiration d'une des périodes triennales la constitution et les pouvoirs de cette Commission. Ces modifications, réservées exclusivement aux grandes Puissances, ne lèsent-elles pas les droit incontestables de la Roumanie, Etat riverain indépendant, faisant partin de la Commission Européenne ? N'en est-il pas de même de la disposition qui soumettrait directement aux grandes Puissances, seules, les divergences «entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl»?

La Commission Européenne n'a pu être établie en 1856 qu'après

un accord entre les Puissances et la Turquie, alors le principal riverain et la Puissance à laquelle était reconnu le droit de parler au nom des Principautés. En 1871, les Puissances ne se sont pas cru en droit d'étendre la juridiction de la Commission Européenne de Galatz à Braïla, à la suite de l'opposition de la Turque. Comment pourrait-on étendre aujourd'hui la juridiction de la Commission à une nouvelle partie du territoire roumain en vertu d'une décision prise sans la participation de la Roumanie ? Comment pourrait-on prendre à celle-ci ce qui lui appartient d'une manière incontestable, tandis qu'on donne à la Russie ce qu'elle n'avait pas d'après les Traités ?

Cette mesure paraît d'autant plus inexplicable que les motifs qui ont déterminé l'Europe à reconnaître à la Russie des droits exclusifs sur le bras d'Oczakow subsistent dans toute leur plénitude en faveur des droits de la Roumanie.

Ces questions ne paraissent pas innopportunes en face des dispositions du Traité de Londres, qui modifient profondément le régime d'uniformité introduit dans la législation des fleuves internationaux par le Congrès de Vienne et dont le Bas-Danube devait bénéficier largement en vertu des Traités de Paris de 1856 et de Londres de 1871. Ces actes avaient crée sur tout le cours du Danube navigable deux régimes, — celui de l'autorité maritime internatinonale et celui de l'autorité fluviale proprement dite, accordant tous deux aux riverains une place qui leur revenait de droit. Si, à la suite du Traité de Berlin, qui sépara le Danube en deux parties distinctes — celle en amont et celle en aval des Portes-de-Fer—des régimes différents les uns des autres se formèrent sur la partie d'amont, le traité de Londres de 1883 donne naissance à quatre régimes différents dans la partie d'aval.

La commission Européenne est maintenue dans ses pouvoirs territoriaux, administratifs et exécutifs, subissant une restriction en même temps qu'une extension des limites de sa juridiction.

Sur le bras d'Oczakow, l'autorité territoriale octroie le Règlement de navigation et exerce la police fluviale dans une complète indépendance et en dehors de tout contrôle d'une autorité commune riveraine ou internationale.

Au bras mixte de Kilia, chacun des riverains applique directement les Règlements en vigueur dans le bras de Soulina.

Le Règlement de navigation et de police fluviale, destiné au Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Braïla, attribue à une Commission internationale les pouvoirs administratifs et exécutifs les plus larges et supprime les droits territoriaux des riverains sur leurs eaux et sur leurs rives.

L'établissement de ces divers régimes n'est certes pas favorable aux intérêts de la navigation et du commerce, car l'histoire de la navigation fluviale est trop présente à la mémoire de tous pour que l'on puisse oublier les grands inconvénients qu'une diversité pareille entraîne nécessairement après soi.

Il est nécessaire, d'un autre côté, de rappeler que le Gouverne-

ment de S. M. le Roi n'a jamais demandé qu'une partie quelconque des embouchures du Danube fût soustraite à la juridiction de la Commission Européenne.

Si cette situation générale doit être vivement regrettée, en vue des rézultats qui en seront la conséquence inevitable, le Gouvernement royal ne saurait passer sous silence la situation créée par le Réglement de navigation, de police fluviale et de surveillance annexé au Traité.

Deux principes fondamentaux de la législation fluviale ont été altérés par le Règlement mentionné :

1. Le principe que la police fluviale appartient à chaque Etat sur ses propres eaux et n'est que le libre exercice de sa sa souveraineté, et

2. Le principe qu'en matière de législation et de surveillance les Etats non riverains ne peuvent jouir des droits égaux à ceux des riverains que s'ils les exercent en qualité de mandataires de l'Europe.

Les dispositions contraires à ces principes ont empêché le Gouvernement de S. M. le Roi de se ranger à Galatz du côté de la majorité, pour faire obtenir au projet de Règlement en discussion l'unanimité exigée. La divergence ne subsiste en réalité que sur le Titre III de ce Règlement. intitulé «Exécution et surveillance».

Ne se ralliant pas à la majorité, le Gouvernement royal ne s'est pas placé sur un terrain exclusif, niant ce qui serait indispensable pour établir sur le Danube la liberté la plus complète de navigation et de commerce. Au contraire. ses intérêts étant étroitement liés aux intérêts généraux de toutes les nations il désire voir pratiquer cette liberté de la manière la plus large. Ce qu'il réclame, c'est le maintien de l'exercice de parties „inaliénables et fondamentales de l'indépendance et de la souveraineté des Etats".

Un Règlement fluvial ayant été discuté et consenti d'un commun accord par les riverains et l'Europe, assurant à la navigation et au commerce pleine et entière liberté, les riverains s'engagent solennellement à l'exécuter à le respecter, il ne paraît ni opportun ni utile d'exiger de la Roumanie le sacrifice d'une partie essentielle de ses pouvoirs administratifs et exécutifs. Ce n'est pas la diminution de ces pouvoirs qui forment le but des Règlements fluviaux, mais bien les dispositions concernant la liberté de la navigation.

Ne serait-ce pas paralyser les effets salutaires des Règlements que de créer, dès le début, des conflits et de jeter la méfiance là où une action paisible est si nécessaire, où la confiance réciproque seule est capable de fonder un état de choses stable et profitable à tous ?

Du reste, les précédents, ainsi que la législation fluviale sont contraires à la situation que le projet de Règlement de Galatz voudrait créer aux riverains sur le Danube en aval des Portes-de-Fer. Il n'y a pas un Règlement de navigation fluviale qui ne

confie la police de la navigation aux Etats riverains et qui fasse à l'autorité commune des concessions pareilles à celles que la Roumanie s'offre à accorder. Ces concessions ont d'autant plus de poids que les riverains d'amont des Portes-de-Fer ont fermé la partie supérieure du fleuve aux riverains d'aval et que la réciprocìté—qui forme aussi un des principes nécéssaires et fondamenteaux de la législation fluviale—ne se trouve plus appliquée sur le Danube.

L'acte de navigation élaboré à Vienne en 1857, donne, entièrement et sans restriction aucune, la police fluviale aux riverains du Danube. De nomhreux articles de cet Acte, et principalement les articles 46 et 47, en font foi. Le premier décide que «les Gouvernements des pays riverains se communiqueront réciproquement les mesures qu'ils auront prises .pour l'exécution» de l'Acte de navigation. Le dernier statue que «la Commission riveraine permanente veillera, dans la limite de ses attributions, à l'execution et au maintien des stipulations» de cet Acte.

Le même principe a été reconnu encore tout récemment pour le Danube par le Traité conclu entre l'autriche-Hongrie et la Serbie le 10 février 1882. Les articles 6, 7, 11, 12, 13 et 15 de ce Traité, reconnaissant à chacun des deux Etats riverains le droit d'exercer la police fluviale par ses propres fonctionnaires, n'établissent d'autres Règlements que les lois, us et coutumes serbes, actuellement existants, mis le plus possible en harmonie avec les Règlements de la rive austro-hongroise et ne prévoient d'autre surveillanse que celle résultant de l'aide et de l'appui mutuels que se doivent les fonctionnaires des deux Etats.

Nous demandons, avce raison, à quel titre on pourrait contester, en 1883, à la Roumanie, des droits largement et sans difficulté reconnus à la Serbie en 1882, à la Valachie et à la Moldavie en 1857, alors que ces deux Principautés étaient considérées par l'Europe comme vassales de la Porte et que la navigation du Danube intérieur a pris un essor considérable, sans autre protection que celle des Gouvernements roumains, qui se sont toujours montrés favorables à la liberté la plus absolue de la navigation.

Il y a là évidement, une contradiction qui ne saurait échapper à personne.

Les intérêts généraux du commerce des nations exigent des riverains d'un fleuve international l'acceptation de Règlements fluviaux libéraux et uniformes et une surveillance exercée sur l'application de ces Règlements par une autorité commune ; mais on ne saurait déduire, de l'acceptation de cette surveillance en faveur de la liberté et des intérêts généraux, l'abandon des droits souverains, la cessation de toute autorité riveraine et l'établissement d'une position exceptionnelle et d'une domination privilégiée des non riverains. Le règime fluvial ne serait plus alors destiné à garantir et à sauvegarder les intérêts de tous. Basé sur les raisons spéciales et utilitaires d'un seul Etat, il pourrait être dirigé au détriment économique et commercial des autres, ou vers un but uniquement politique.

C'est au même point de vue que le Gouvernement de S. M. le Roi a envisagé la participation de l'Autriche-Hongrie à la Commission fluviale à créer en aval des Portes-de-Fer.

Les Commissions de surveillance fluviale, quel que soit leur titre, à l'exception de la Commission Européenne du Danube, ne sont compossées que de Délégués des Etats riverains. S'il s'agissait de tout le cours du Danube, depuis l'embouchure de l'Iller jusqu'au domaine dela juridiction dela Commission de surveillance, le droit d'avoir un Délégue dans la Commission de surveillance ne saurait être contesté à aucun des riverains, a l'Autriche-Hongrie pas plus qu'a à la Roumanie. Depuis que le Danube a été scindée en deux parties distinctes, que les riverains d'aval des Portes-de-Fer sont exclus de toute immixtion dans la surveillance dela navigation d'amont et que toute réciprocité est supprimée sous ce rapport, les riverains d'amont ne possèdent aucun titre en vertu duquel ils pourraient réclamer d'être considérés comme riverains d'aval.

L'Autriche-Hongrie n'est pas riveraine sur le Danube entre les Portes-de-Per et Galatz. Elle ne saurait donc figurer comme Etat riverain dans la Commission fluviale à établir sur cette partie du fleuve. Ses intérêts de navigation et de commerce, fussent-ils les plus considérables, ne peuvent lui créer une position égale à celle des riverains, annulant la situation et les droits de ces derniers. S'il en était autrement, et si des intérêts considérables pouvaient donner naissance à des privilèges, la Grande-Bretagne aurait le droit d'en réclamer dans la Commission Européenne de Galatz, car elle possède aux embouchures près des trois quarts du commerce de la navigation.

Le Gouvernement de S. M. le Roi ne nie pas les intérêts de l'Autriche-Hongrie et admet volontiers qu'une place lui soit réservée dans la nouvelle Commission de surveillance. Il n'a aucun intérêt à lui dénier la faculté de veiller à l'application loyale et sincère des principes de libertè établis par le Règlement fluvial. Ce qu'il désire, c'est de distinguer le titre auquel chaque Etat fait partie de cette Commission.

L'organisation même de la nouvelle Commission de surveillance est une exception à la règle générale, qui n'y admet que les riverains. Des Délégués d'Etats non riverains y sont introduits, afin que la surveillance soit encore plus réelle et plus efficace. Ce n'est qu'à ce titre européen qne les grandes Puissances participent elles-mêmes, à côte des riverains, dans la Commission Européenne de Galatz. Ce n'est qu'a ce titre que les non riverains peuvent participer à la nouvelle Commission. Une situation diffèrente créerait à l'Etat auquel elle serait dévolue une position privilégiée et dominante, défavorable à la liberté fluviale et dont on ne saurait fournir aucun exemple.

La Belgique est certainement admise à la surveillance commune de l'Escaut, mais il faut considérer que l'Escaut traverse la Belgique et la Hollande, que ces deux Etats se trouvent riverains sur ce fleuve et qu'une parfaite réciprocité est établie entre eux pour tout ce qui concerne la navigation fluviale (Traité de Londres du 19

avril 1839, art. 9).— Les droits de la Belgique ne sont pas supérieurs à ceux de la Hollande et on ne saurait trouver, dans les Traités et Règlements de navigation de l'Escaut et de la Meuse, aucune disposition enlevant la police fluviale à la Hollande pour la donner à la Belgique, ou vice-versa, ou remplaçant l'autorité immédiate des riverains par un pouvoir commun,

La surveillance commune sur la navigation se borne à l'inspection générale des bouées, ballises, passes navigables et du service de pilotage, ainsi qu'aux mesures à prendre dans l'intérât de ces divers services. (Conrention du 20 mai 1843, art. 68). Elle y est exercée conjointement ou séparément par des Commissaires spéciaux (Traité de Londres du 19 avril 1839, art. 9.— Convention du 20 mai 1843, art. 3, 67, 69), chacun d'eux n'ayant une action directe que sur les eaux de l'Etat auquel ils appartiennent. (Convention citée, art. 51, 52 et 71). C'est aux Gouvernements des deux Etats à décider, en cas de désaccord entre les Commissaires. (Convention citée, art. 50, 52. 68, 69, 71). La police de la navigation du pilotage, du balisage et des travaux à entretenir où à exécuter appartient à chacun des Etas séparément et y est exercée en leur nom propre. (Traité du 5 novembre 1842, art. 9, 20.—Convention citée, art. 71).

En examinant avec impartialité et équité les dispositions du Traité de Londres du 10 mars 1883, on arrive nécessairement aux conclusions suivantes :

1) La Roumanie a des droits incontestables à la participation effective âux délibérations d'une Conférence ayant pour objet les affaires du Bas-Danube en vertu de sa triple position de riveraine, de membre de la Commission Européenne du Danube et de cosignataire de l'Acte additionnel du 28 mai 1881.

2) N'ayant pu prendre part aux délibérations de la Conférence de Londres, les décisions prises par cette Conférence ne peuvent avoir force obligatoire pour la Roumanie.

3) L'Acte additionnel du 27 mai 1881, étant une convention régulièrement et valablement conclue et ratifiée, ne saurait être modifié unilatéralement.

4) Le Règlemeut de navigation et de police fluviale en aval des Portes-de-Fer ne saurait avoir pour but de porter atteinte aux droits des riverains, —mais d'assurer par eux la liberté de navigation et de commerce.

En exposant les considérations précédentes, le Gouvernement de S. M. le Roi croit remplir un devoir impérieux vis-à-vis de l'Europe, animée de tout temps des sentiments les plus bienveillants à son égard. Confiant dans l'esprit de haute justice et d'équité des Cabinets européens, il espère que ceux-ci voudront bien examiner, de concert avec lui, les questions soulevées à la Conférence de Londres, afin qu'il puisse leur être donné une solution équitable et satisfaisante pour les droits et les intérêts de tous.

Vous êtes prié de laisser copie de la présente dépêche à Lord Granville.

Veuilez, etc. (Signé) : *D. Sturdza*

Memorandum du Gouvernement de Serbie.

11 Février, 1883.

Dès que le Gouvernement de Sa Majesté Britanique, en vertu de l'article LIV du Traité de Berlin, a convoqué les Puissances signataires de ce Traité à une Conférence qui doit se réunir à Londres pour règler la question danubienne, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi s'est adressé aux Grandes Puissances, demandant que la Serbie aussi fût représentée à une Conférence où doit se décider la question de la navigation d'un fleuve sur une partie duquel elle exerce son droit de souverainetè territoriale. Le Gouvernement Royal a fait cette démarche se confiant non seulement sur le droit indiscutable de la Serbie, mais aussi sur l'équité des Puissances, qui ont toujours jusqu'ici salué avec une sympathie sincère les efforts et les progrès du nouveau royaume dans la voie de la civilisation.

Maintenant que cette Conférence va se réunir dans quelques jours et va devoir se prononcer sur la demande de la Serbie d'y prendre part, elle aussi, le Gouvernement Royal sent qu'il est de son devoir, soit de renouveler et de compléter l'exposé des raisons sur lesquelles il base sa demande et des preuves à l'appui de la légitimité de ses aspirations, soit de réfuter les objections qui pouraient se présenter.

Pour que le désir de la Serbie puisse être parfaitement compris et justement apprécié, il nous semble qu'il devrait être examiné en même temps au point de vue des principes généraux du droit intérnational et au point de vue des stipulations des Traités spéciaux. Il faudrait ensuite examiner le but et la portée de la proclamation de la liberté de la navigation sur un fleuve et voir dans quelles conditions cette liberté peut être réalisée et garantie.

Selon les principes généraux du droit international, les Puissances riveraines seules, auxquelles appartient le droit de souveraineté sur les rives d'un fleuve, ont le droit de règler la navigation sur ce fleuve, soit en commun, si l'accord existe entre elles soit séparément, s'il n'y a pas d'entente entre elles, et, dans ce cas, seulement dans la mesure de l'étendue de côte sur laquelle elles exercent leur souveraineté. Ce principe est incontestable dans tous les cas en l'absence de prescription différentes de Traités Internationaux spêciaux.

Mais dans l'intérêt du progrès général et du mouvement commercial universel, l'Europe a admis que la liberté de navigation sur certains fleuves qu'elle juge être d'une haute importance par suite de la nature même de leur cours, peut être déclarée d'intérêt général et être mise sous la sauvegarde du droit international; c'est ainsi que la liberté de navigation sur le Danube a été aussi déclarée d'intérêt général par les Traités Internationaux spéciaux et est devenue partie intégrante du droit international européen.

Le premier de ces principes, qui reconnait le droit de souveraineté aux Etats riverains, aussi bien que le second, qui proclame

d'intèrêt général la navigation sur un fleuve et en fait entrer la liberté sous la garantie du droit international général, ont certes la plus grande importance pour le progrès et le développement de la Société, et de nos jours, dans les Etats civilisés, on ne met plus en question ni leur bien fondé ni leur utilité générale.

Il ne nous reste donc qu'un point à considérer, à rechercher dans quelles circonstances et dans quelles limites est possible l'accord entre ces deux principes, pour ainsi dire entre le droit international général et le droit international spécial.

Les intérêts généraux du progrès et du mouvement commercial quelque légitimes qu'ils soient, ne sont pas justifiés à accaparer, au détriment de quelque autre droit existant, rien qui ne leur soit strictement nécessaire pour leur garantie. Tout ce qui dépasse ces limites est arbitraire et injustifiable. Dans le cas actuel, selon tout ce qui a été énoncé, il n'y a qu'une circonstance possible dans laquelle un de ses deux principes pourrait avoir quelque motif de s'étendre au détriment de l'autre. Il convient donc d'examiner jusqu'á quel point les Etats riverains du Danube peuvent avoir intérêt à combattre le principe proclamé de la liberté de navigation sur ce fleuve, et jusqu'à quel point ils le manifestent effectivement. Plus que tous les autres Etats de l'Europe, les Etats riverains du Danube trouveront dans la liberté de navigation sur ce fleuve une garantie de progrès général et de bien-être. Ils ont toujours compris et hautement apprécié le grand intérêt qu'ils y ont, cherchant toujours, dans les limites de leur pouvoir, à la garantir efficacement.

Puisque la liberté de navigation sur le Danube est, avant tout, dans l'intérêt des Etats riverains, puisque leurs intérêts s'accordent entièrement avec les intérêts généraux qui ont pris sous leur protection la liberté de navigation sur ce fleuve,—il est vraiment difficile de découvrir pourquoi l'on ne satisferait pas en même temps et les droits des Etats riverains, en reconnaissant leur souveraineté territoriale, et les intérêts européens généraux, en garantissant plus efficacement encore la liberté de navigation. Les Etats riverains ont montré par les faits qu'ils ont compris le grand intérêt qu'ils ont á la liberté de navigation sur le Danube ; leur voix à la Conférence ne pourrait donc servir qu'à fortifier encore cette liberté, qui est pour eux d'une importance vitale ; et alors cette unique supposition, qui peut contribuer à leur faire refuser dans la Conférence le droit de traiter toutes les questions qui touchent à la navigation d'un fleuve sur lequel ils ont droit de souveraineté, la supposition qu'ils pourraient entraver l'application du principe proclamé de liberté de navigation sur le Danube, tombe, d'elle-même.

Dès que la liberté de navigation a été proclamée sur un certain éspace du cours du Danube, elle est, par cela même, devenue sur tout cet espace pour ainsi dire une entité indivisible. Comme nous venons de le remarquer, l'intérêt qu'ont les Etats riverains à maintenir et à fortifier la liberté de navigation sur le Danube est

égal, sinon plus puissant, que les intérêts généraux que les Traités Internationaux ont pris sous leur protection. Tout droit exclusif et tout intérêt particulier, soit d'une Grande Puissance, soit d'un Etat riverain, doit donc disparaître et ne peut laisser de place à des prétentions ou droits particuliers quelconques. Les Grandes Puissances ont acquis le droit de règlementer la navigation du Danube sur la base des Traités Internationaux, et les Etats riverains, sur le fondement de leur droit de souveraineté territoriale, seraient naturellement fondés à demander d'y prendre part. En appelant à l'équité des Puissances signataires du Traité de Berlin, ils pourraient avoir de justes raisons de s'attendre à ce que ce droit leur fût reconnu, pour autant qu'il n'a pas encore été admis par les Traités Internationaux antérieurs.

Ce caractère d'indivisibilité de la question de liberté de navigation sur la partie du Danube comprise entre Galatz et les Portes-de-Fer découle des Traités Internationaux eux-mêmes; ce fait se dévoile: d'abord en ce que la Commission Européenne a été chargée d'élaborer les Règlements de navigation relatifs à cette étendue tout entière; puis dans le fait que les travaux de régularisation aux Portes-de-Fer ont été confiés par le Traité de Berlin à une autre Puissance que la Serbie, quoiqu'ils se fassent sur la rive serbe; enfin, dans la tendance à établir une seule Commission pour l'exécution uniforme des Règlements de navigation sur tout l'espace compris entre les bouches du Danube et les Portes-de-Fer. Cette indivisibilité rend superflue toute discussion sur la question de savoir si quelque Etat, Grande Puissance ou Etat riverain, a plus ou moins d'intérêt matériel, une étendue de côte plus ou moins grande, un commerce plus ou moins considérable, afin de déterminer d'après cela le plus ou moins de poids que devrait avoir sa voix dans la décision de question relative à la navigation du Danube. Car de même que la liberté de navigation sur toutes les parties du cours du Danube également est importante pour chaque Puissance, celle sur le Bas-Danube est du même intérêt pour la Serbie que celle sur le Haut-Danube pour la Roumanie. L'importance des intérêts n'a pas été prise en considération par les Grandes Puissances, elle ne peut non plus servir de mesure pour établir le droit des Etats riverains.

La Serbie et la Roumanie, maintenant royaumes indépendants étaient l'une et l'autre vassales lors de la proclamation de la liberté de navigation sur le Danube, et cependant, se fondaut sur leur droit de souveraineté teritoriale riveraine, on leur a aucordé la participation au règlement des question qui se rapportent à la navigation de ce fleuve. A plus forte raison la Serbie et la Roumanie sont-elles aujourd'hui bien fondées à espérer que ce droit leur sera complètement reconnu.

Selon les stipulations du Traité de Paris et de la Conférence de Londres, la Serbie et la Roumanie étaient traitées identiquement. Le Traité de Berlin a fait justice à la Roumanie en assurant à son Représentant un siège permanent dans la Commission

Européene: mais dans cette circonstance la Serbie a été oubliée.

Tout en accordant aux intérêts généraux du mouvement commercial universel l'importance qu'ils méritent, ils nous semble qu'il ne faudrait pas nier celle qu'a le droit de souveranité territoriale tout au moins comme droit strict; or, tout droit reconnu comme tel a par cela même un grand poids. Mettre d'accord les intérêts généraux avec les droits existants, sans détriment ni pour les uns ni pour les autres, est une tâche digne et grande et qu'il sied aux Grandes Puissances de prendre sur elles. Le règlement équitable de cette question est d'autant plus facile aujourd'hui qu'il appert que les intérêts actuels et futurs des riverains, qui soutiennent fermement la cause de la liberté de navigation sur le Danube, ne réclament que la garantie complète de cette liberté créee par les Traités Internationaux.

Tout en nous exposant peut-être à une certain répétition inévitable d'arguments qui ont déjà été exposés, nous sommes obligés de réfuter ici certaines objections qui pourraient être faites à la demande de la Serbie d'être admise â la Conférence sur le même pied que l'autre Etat riverain, la Roumanie, et d'y pouvoir statuer sur toutes les questions qui ont trait au règlement de ls libre navigation sur le Danube. Nous mentionnons ici la Roumanie, parce qu'elle et la Serbie seules, de tous les Etats riverains, ne sont pas représentées au sein de la Conférence, et que, s'il était fait à la Roumanie une situation autre qu'à la Serbie, situation qui ne pourrait être justifiée ni par des raisons de droit, ni par des raisons d'intérêts, ce serait un fait étrange et injustifiable que la Serbie seule ne puisse fairre reconnaître les droits qui seraient reconnus à tous les autres Etats.

Entre autres objections éventuelles, il peut être mis en doute que la Serbie, outre le droit de statuer sur la question du règlement de la navigation sur le Danube, ait celui de participer à la solution de la question de prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et de l'extension de sa compétence. Ce doute se baserait sur la différence que l'on peut penser qu'il existe entre la situation de la Serbie et celle de la Roumanie, par le fait que la Roumanie est représentée en permanence dans la Commission danubienne Européene, tandis que la Serbie ne l'est pas, que la rive roumaine est beaucoup plus longue que la rive serbe, et que la Roumanie, par le nombre de ses ports et l'importance de son commerce, a un intérêt plus grand que la Serbie dans la question de la navigation du Danube. Toutes ces objections, nous semblent au point de vue du droit international général dépourvues, de tout fondement.

Laissant tout à fait de côté la question de la participation de la Serbie au règlement de la navigation sur le Danube puis qu'à notre avis il ne peut nullement être mis en doute que la Serbie a le droit de prendre part dans la Conférence de Londres à la discussion d'un sujet sur lequel le Traité de Berlin lui a déja donné le droit de statuer dans la Commission mixte, examinons jusqu'à

quel point sont fondées les objections qui peuvent être faites à la participation de la Serbie à la décision des deux autres questions sur lesquelles la Conférence de Londres parait être appelée à statuer, dans le cas où la Roumanie serait appelée à y participer sans la Serbie.

Pour pouvoir comprendre ce cas à sa juste valeur et lui trouver une solution satisfaisante, il est nécessaire d'étudier dans qu'il rapport s'y trouvent la Serbie et la Roumanie, d'un côté, au point de vue du principe général du droit international. et, de l'autre, au point de vue des Traités spéciaux qui s'y rapportent.

Puisque la liberté de navigation sur le Danube depuis ses bouches jusqu'aux Portes-de-Fer est considérée comme un tout indivisible et qu'elle est soumise à des prescriptions uniformes, la Serbie et la Roumanie ont, selon les principes généraux du droit international, une situation identique, soit au point de vue du droit, soit au point de vue des leurs intérêts.

Les deux Etats riverains se trouvent aussi sur le pied d'égalité absolue d'après les Traités Internationaux qui ont spécialement trait à la liberté de navigation sur le Danube. Aux termes de l'article IV du Traité de Berlin, seules les Puissances signataires de ce Traité ont le droit d'être représentées à la Conférence qui devra stateur sur la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et l'introduction des changements qui pourraient être trouvés nécessaires. Cet article énonce cette disposition clairement et catégoriquement.

Ni la Serbie, ni la Roumanie n'ayant participé à la signature du Traité de Berlin, aucune d'elles ne peut invoquer ce Traité pour demander le droit de siéger à la Conférence pour décider de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européene et l'introduction de changements éventuels.

Si l'on veut baser une différence de traitement entre la Serbie et la Roumanie sur le fait que celle-ci a, d'après le Traité de Berlin, le droit de siéger en permanence à la Commission Européene tandis que la Serbie n'y est appelée que pour certains cas : que cette Commission réside sur la rive soumise au droit de souveraineté de la Roumanie ; que cette dernière a plus de droits que la Serbie par suite de la plus grande longueur de ses côtes et de la plus grande importance de son commerce, il faudrait, ce me semble, avant de faire usage de ces arguments, répondre à la question de savoir pourquoi l'article LIV du Traité de Berlin même n'a pas assuré à la Roumanie un siège au sein de la Conférence, puisque ces mêmes raisons existaient alors comme aujour-d'hui, et pourquoi la question des travaux de régularisation des Portes-de-Fer, quoiqu'ils se fassent sur la rive serbe, a été réglée sans la participation de la Serbie.

Pour être juste et logique dans son jugement, il ne serait pas admisible, lorsqu'il est question de la demande de la Roumanie, de se baser sur les principes généraux de droit international, invoquant le fait que la Commission Européenne siège sur le terri-

toire roumain, que les rives de la Roumanie sont plus étendues et son commerce plus important, et, lorsqu'il est question de celle de la Serbie, de se placer sur le terrain des Traités Internationaux spéciaux et d'en inférer que la Serbie n'a pas droit d'accès à la Conférence de Londres. Il est donc inadmisible que l'existence de plus ou moins grands intérêts puisse créer un droit, ni justifier une différence de traitement entre la Serbie et la Roumanie.

La Serbie ayant une situation en tout égale à celle de la Roumanie, soit au point de vue des principes généraux du droit international, si ce sont eux que l'on prend en considération, soit au point de vue des Traités Internationaux spéciaux, si c'est sur eux que se basera la Conférence quand elle statuera sur la demande des deux Etats, elle est en droit de s'attendre à ce que cette égalité soit reconnue dans la pratique, puisque sa demande d'admission à la Conférence et celle de la Roumauie, quoique parfaitement fondées, sont toutes deux également un fait nouveau, car ni l'une ni l'autre de ces demandes n'a de base dans le Traité de Berlin. Et puisque les deux Etats, par leur situation et par leur droit, sont égaux au point de vue de la navigation du Danube, il est naturel et logique d'espérer qu'une décision identique sera prise à l'égard de leurs deux demandes.

La différence que le Traité de Berlin a établie entre la Serbie et la Roumanie en n'accordant à la première de siéger dans la Commission Européenne que pour l'élaboration du Règlement de navigation, tandis que la seconde y siège en permanence, n'est aucunement justifiable. Une injustice que la Serbie a une fois subie ne devait pas servir de point de départ pour lui en infliger de nouvelles; mais au contraire, ce doit être une raison de plus d'avoir égard à sa juste demande.

Se basant sur ses droits et ses intérêts et faisant appel à la décision équitable et bienveillante des Grandes Puissances, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi croit pouvoir espérer qu'après avoir reconnu l'indépendance de la Serbie, accueilli avec bienveillance la proclamation de la Royauté et salué avec une vive sympathie tous les efforts et les succès de ce pays dans la voie du progrès et de la civilisation, elles ne sauraient lui refuser maintenant le droit, reconnu déjà pour certaines circonstances par des actes internationaux, de prendre part à la Conférence qui a pour mission de règler la navigation d'un fleuve qui lui est limitrophe et qui est de la plus haute importance pour ses relations commerciales.

Les Délégués de la Principauté de Bulgarie au Comte Granville, Président de la Conférence

13 Février 1883.

Nous avons reçu communication de la décision prise par la Conférence pour la question du Danube, dans sa séance de samedi 10 février, au sujet de notre participation aux travaux de cette Conférence, pour ce qui a trait aux questions prévues par l'article LV du Traité de Berlin.

Si nous avons bien compris l'esprit de cette décision, la Conférence, en refusant de nous admettre à exposer et à soutenir nous-mêmes nos droits dans son sein, a en même temps entendu confier la défense de nos intérêts à l'Ambassadeur de Sa Majesté Impériale la Sultan.

Nous espérons que les honorables membres de la Conférence nous permettront de rappeler que l'article LV du Traité de Berlin donne à la Bulgarie le droit, comme Etat riverain, de prendre part aux travaux de la réglementation de la navigation, de la police et de la surveillance du Danube, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, et ce droit lui a déjà été confirmé par la présence des Délégués de la Principauté de Bulgarie, avec voix délibérative, au sein de la Commision Européenne, dans les trois session de cette Commission.

Pour ce qui est de l'obligation imposée aux Représentants de la Bulgarie de ne pouvoir faire porter leurs observations à la connaissance de la Conférence que par l'entremise de Son Excellence M. l'Ambassadeur de Turquie, on pourrait en conclure que les honorables membres de la Conférence en verront la preuve dans ce fait que les Délégués de la Bulgarie ont siégé sur un pied d'égalité avec le Délégué de la Turquie dans la Commission Duropénne du Danube, loresque cette Commission s'occupait de la règlementation de la navigation, de la police et de la surveillance du Danube.

Nous croyons que, dans le cas présent, on ne pourrait pas invoquer, comme précédent, les dispositions de l'article XVII du Traité de Paris, qui dans des circonstances similaires, subordonnait l'admission des Commissaires des Principautés vassales de la Turquie à l'approbation de là Sublime Porte, parce que l'article LV du Traité de Berlin a modifié complètement les dispositions de l'article susvisé, en donnant à la Bulgarie le droit de collaborer aux travaux de la Commission Européenne. lorsque celle-ci a pour but la rédaction de Règlements concernant la navigation, la police et la surveillance du Danube.

Le Traité de Berlin a donné à la Principauté de Bulgarie une position internationale supérieure à celle qu'occupaient les Principautés vassales avant la dernière guerre, attendu que, de par ce même Traité, il a été reconnu à la Bulgarie le droit de conclure des Traités et des Conventions avec les autres Puissances en dehors de la Turquie, droit qui a été contesté aux Principautés vassales. Aussi, à notre avis, notre situation devant la Con-

férence, ayant à porter nos observations à sa connaissance par l'entremise de Son Excellence M. l'Ambassadeur de Turquie, ne laisse-t-elle pas que d'être anormale, d'autant plus qu'il est à remarquer, dans le cas présent, que la défense des intérêts de la Principauté de Bulgarie par Son Excellence M. l'Ambassadeur de Turquie ne saurait offrir les garanties voulues, par suite de ce fait que dans la Commission Européenne, lors de la rédaction des Règlaments pour la navigation du Danube. le Commissaire ottoman a voté bien souvent contre les propositions des Commissaires bulgares, propositions qui avaient pour but la sauvegarde des intérêts de la Principauté comme Etat riverain.

En remémorant ce qui précède, nous nous plaisons à espérer que les honorables membres de la Conférence, n'ayant pas suffisament pris en bienveillante considération les titres incontestables que le Traité de Berlin donne à la Bulgarie, voudront bien, dans un strict esprit de justice e d'équité, en tenir un compte plus complet dans la décision à laquelle ils jugeront à propos de s'arêter à la suite de la présente communication, en nous admettant à défendre nous-mêmes nos intérêts.

Voulsovich.

B. Schischmareff.

ANEXA XX A.

Traité de Londres

Signé le 10 mars 1883

Au Nom de Dieu Tout-Puissant !

Les Puissances signataires du Traité de Berlin, ayant jugé nécessaire de réunir leurs Plénipotentiaires en Conférence à Londres afin de s'entendre sur les décisions à prendre en vertu de l'article 54 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, et sur l'exécution de l'article 55 du même Traité concernant la navigation du Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir.....

ART. I

La juridiction de la Commission Européenne du Danube est étendue de Galatz à Braïla.

ART. II

Les pouvoirs de la Commission Européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 avril 1883.

A l'expiration de cette période, les pouvoirs de la dite Commission se-

ront renouvelés par tacite réconduction de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des hautes parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.

ART. III

La Commission Européenne n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties du bras de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des riverains de ce bras.

ART. IV

Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire russe et le territoire roumain, et afin d'assurer l'uniformité du régime dans le Bas-Danube, les Règlements en vigueur dans le bras de Sulina seront appliqués sous la surveillance des délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

ART. V

Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrait des travaux soit dans le bras mixte, soit entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de ces travaux dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabilité des autres bras.

Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismaïl restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant aux plans des travaux à entreprendre dans le bras de Kilia, ou de divergence, au sein de cette Commission, quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl, ces cas seraient soumis directement aux Puissances.

ART. VI

Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prélever des péages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par elle.

Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation dans le bras de Sulina et le bras de Kilia, le Gouvernement russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les Gouvernements représentés dans la Commission Européenne des Règlements de péage qu'il jugerait utile d'introduire.

ART. VII

Le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance élaboré le 2 juin 1882, par la Commission Européenne du Danube, avec

l'assistance des Délégués de la Serbie et de la Bulgarie, est adopté tel qu'il se trouve annexé au présent Traité et déclaré applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Braïla.

ART. VIII

Tous les Traités, Conventions, Actes et Arrangements relatifs au Danube et à ses embouchures sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent.

ART. IX

Le présent Traité sera ratifié et les ratificattons en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 10 mars 1883.

Protocoles de ratification annexés au traité de Londres

du 10 mars 1883

Protocole I

Les Puissances signataires du Traité conclu à Londres le 10 mars 1883, concernant la navigation du Danube, étant tombées d'accord pour que l'échange des ratifications du dit Traité s'effectue à Londres au moyen d'un seul instrument par chaque Puissance, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, se sont réunis au Foreign Office, pour procéder au dépôt des dites ratifications.

Les instruments de ces ratifications ont été produits par les représentants de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande, etc., et de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, etc.

Et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, et conformes, il a été pris acte du dépôt des dits instruments.

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent Protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 21 août 1883.

Granville
Edmond Fitzmaurice
L. Plessen

Protocole II

Les Puissances signataires du Traité conclu à Londres le 10 mars 1883, concernant la navigation du Danube, étant tombées d'accord pour que l'échange des ratificattons du dit Traité s'effectue à Londres au moyen

d'un seul instrument par chaque Puissance, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, se sont réunis au Foreign Office pour procéder au dépôt des dites ratifications.

Les instruments de ces ratifications ont été produits par les Représentants de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, etc., et de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, etc.

Et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, et conformes, il a été pris acte du dépôt des dits instruments.

Avant de procéder à l'échange des ratifications, le Représentant de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies a fait la déclaration suivante:

«Estimant que la question abordée par la Conférence dans sa séance du 7 mars, concernant les rapports entre la Principauté de Bulgarie et la Puissance suzeraine, ne rentrait pas dans le programme de trois points dont cette assemblée était exclusivement saisie et appelée à connaître, le Gouvernement Impérial de Russie ne saurait accorder de caractére obligatoire aux conclusions auxquelles elle a cru pouvoir s'arrêter à cet égard en dehors des limites de sa compétence légale, et il continue en conséquence à considérer la question comme ouverte, se réservant explicitement sa pleine et entière liberté d'appréciation quant au principe qui s'y trouve gagé».

Le Représentant de Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Président de la Conférence, tout en constatant qu'il n'a rien à ajouter à ce sujet aux observations faites par lui dans la séance du 7 mars, a pris acte de la réserve formulée par le Représentant de Russie et insérée dans le présent Protocole, avec l'assurance de la porter à la connaissance des autres Puissances signataires du Traité,

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent Protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres le 24 août 1883.

Granville.
Edmond Fitzmaurice.
Mohrenheim.

Protocole III

Les Puissances signataires du Traité conclu à Londres le 10 mars 1883, concernant la navigation du Danube, étant tombées d'accord pour que l'échange des ratifications du dit Traité s'effectue à Londres au moyen d'un seul instrument par chaque Puissance, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, se sont réunis au Foreign Office pour procéder au dépôt des dites ratifications.

Les instruments de ces ratifications ont été produits par les Représentants de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, etc., et de Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, etc.

Et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, et conformes, il a été pris acte du dépôt des dits instruments.

Avant de procéder à l'échange des ratifications, le Représentant de Sa Majesté l'Empereur des Ottomans a fait la déclaration suivante:

„Considérant que la Conférence réunie dernièrement à Londres était compétente pour se prononcer sur les réserves de la Sublime Porte concernant la nomination du Délégué bulgare à la Commission mixte, par cela même que cette question, inséparable du Règlement élaboré à Galatz et qui a été institué par la dite Commission, rentrait dans le programme des trois points dont la Conférence était appelée à connaître et dont le deuxième avait pour objet la confirmation du susdit Règlement; considérant, par conséquent, que l'opinion du Gouvernement Impérial de Russie, exprimée dans la déclaration insérée au Protocole du 24 août dernier, constatant l'échange des ratifications du Traité du 10 mars entre la Grande-Bretagne et la Russie, ne saurait infirmer en rien cette compétence de la Conférence, la Sublime Porte déclare qu'elle entend que la ratification du dit Traité par les Hautes Parties Contractantes implique celle du droit, reconnu à la Sublime Porte par la Conférence dans sa séance du 7 mars, d'approuver la nomination du Délégué bulgare à la Commission mixte, droit dont la consignation au Protocole de cette séance a, d'après la déclaration unanime de la Conférence, la même efficacité que si elle faisait partie du Traité, et que, dès lors, elle maintient, comme conséquence de a sanction accordée à ce Traité par Sa Majesté Impériale le Sultan, que e Délégué bulgare, dont la nomination sera approuvée par la Sublime Porte, représentera l'Empire ottoman au sein de la Commission mixte et devra tenir régulièrement le Gouvernement Impérial au courant des actes et délibérations de cette Commission, sa voix n'étant décisive qu'autant qu'elle sera conforme aux instructions et à l'approbation de la Sublime Porte".

Le Représentant de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Président de la Conférence, tout en constatant qu'il n'a rien à ajouter à ce sujet aux observations faites par lui dans la séance du 7 mars, a pris acte de la réserve formulée par le Représentant de Sa Majesté l'Empereur des Ottomans et insérée dans le présent Protocole, avec l'assurance de la porter à la connaissance des autres Puissances signataires du Traité.

En foi de quoi, les soussignés ont signé le présent Protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres le 25 octobre 1883.

Granville.
Edmond Fitzmaurice.
Musurus.

ANEXA XX B.

Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Braila

Annexe au Traité de Londres du 10 mars 1883

TITRE PREMIER

Régime général de la navigation

ARTICLE PREMIER

La navigation continuera à être entièrement libre sur toute la partie du Danube comprise entre Braila et les Portes-de-Fer. Les bâtiments marchands de toutes les nations y effectueront librement, comme par le passé, le transport des passagers et des marchandises ou le remorquage, sous les conditions d'une parfaite égalité stipulées par l'article 16 du Traité de Paris

ART. 2

Il ne sera perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises, tant qu'elles se trouveront à bord des bâtiments, transports ou radeaux.

ART. 3

Les Etats riverains ont le droit de percevoir dans leurs ports respectifs les droits de quai, grue, balance, magasinage, débarquement, pour les établissements existants ou à établir.

Toutefois, ces droits devront être prélevés indistinctement, suivant des tarifs fixes et publics, sans égard à la provenance des bâtiments et de leur cargaison, et pour autant seulement que les bâtiments assujettis à ces droits auraient profité desdits établissements.

Il est bien entendu que ces tarifs ne pourront être une source de revenus financiers, mais qu'ils produiront seulement la quotité nécessaires au payement de l'intérêt et à l'amortissement du capital de premier établissement et d'entretien. L'amortissement une fois opéré, les tarifs ne représenteront plus que la quotité nécessaire à l'entretien.

ART. 4

Les ponts à établir sur le fleuve seront construits de façon à ne pas entraver la navigation, soit par des piles trop rapprochées, soit par des tabliers trop peu élevés. Les plus grandes ouvertures seront placées, autant que possible, au-dessus des plus grandes profondeurs, de façon à ne pas obstruer le chenal navigable. Les culées seront construites de manière à

ménager le passage des chemins de halage, et les ponts seront établis, en général, de telle sorte que les bâtiments actuellement employés à la navigation du fleuve puissent continuer à pratiquer cette navigation sans aucun changement dans leur mâture ni dans ia hauteur de leur cheminée. Les ponts qui, pour donner passage aux bâtiments, doivent être ouverts seront construits de manière à ne pas retarder la navigation.

Les plans des ponts devront être communiqués à l'autorité commune avant la construction.

ART. 5

Les moulins fixes établis sur la voie fluviale, les moulins flottants, les pêcheries et les roues d'irrigation ne devront pas entraver la navigation. Ils seront établis sur les parties du fleuve qui ne servent pas de passage aux navires et embarcations, et leur emplacement sera choisi de façon à ne pas nuire au libre écoulement des eaux et à ne pas causer de changements préjudiciables dans le lit du fleuve.

ART. 6

Les lignes douanières suivront partout les rives du fleuve, sans jamais les traverser. Il s'ensuit que les bâtiments, transports, radeaux, etc., tant qu'ils sont en voie de navigation ou à l'ancre dans le lit du fleuve, sans faire aucune opération de commerce avec la rive, sont entièrement en dehors de toute action des douanes.

En conséquence, les Etats riverains ne peuvent percevoir les taxes douanières qu'à l'égard des marchandises débarquées sur les rives, et cette interdiction s'applique même aux bâtiments, transports ou radeaux traversant les sections du fleuve dont les deux rives appartiennent au même Etat.

ART. 7

Le transit est absolument libre pour les marchandises de toutes les nations, quelles que soient leur provenance et leur destination. Lorsqu'un bâtiment, transport ou radeau traverse une section fluviale dont les deux rives dépendent d'un seul Etat, les capitaines ou patrons ne sont pas assujettis à d'autres formalités, quant aux marchandises transportées en transit, qu'au plombage ou à la surveillance d'un agent douanier, exercée à bord jusqu'au point où les deux rives ou l'une d'elles cessent d'appartenir audit Etat. L'agent douanier, pendant son séjour à bord, a droit à la nourriture, au chauffage et à l'éclairage, sur le même pied que les hommes de l'équipage, mais sans autre rémunération quelconque. Le bâtiment sera tenu de donner passage gratuit audit agent douanier. sans nourriture ni autres frais, au moins jusqu'au dernier port national qu'il touchera dans son premier voyage de retour.

ART. 8

Les bâtiments de mer ne pourront être tenus de produire d'autres documents que leurs papiers de bord. Les bâtiments ou transports fluviaux devront être munis des documents nécessaires, délivrés par l'autorité dont ils relèvent, pour constater le nom, la nationalité et la capacité du bâtiment ou transport, et l'identité du capitaine ou patron et des hommes d'équipage.

Il est bien entendu qu'aucune autre modification ne sera apportée aux conditions dans lesquelles s'exercent actuellement le grand et le petit cabotage, sans distinction de pavillon.

Les petites embarcations et les barques de pêche sont dispensées de se faire délivrer les actes spécifiés dans le présent article ; les patrons et les hommes d'équipage sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité lorsqu'ils veulent accoster à une rive étrangère. Il est bien entendu, d'ailleurs, que cette disposition ne porte aucune atteinte aux lois et règlements ayant pour objet l'exercice de la pêche dans les eaux de chacun des Etats riverains.

ART. 9

Aucun moulin ni autre établissement, aucune construction nouvelle, aucune prise d'eau ne pourront être créés de manière à interrompre la circulation sur les chemins de halage existants, et ces chemins seront entretenus en état de viabilité.

Les mêmes règles s'appliqueront aux chemins de halage nouvellement établis, ainsi qu'aux prolongements des chemins existants.

ART. 10

Les dispositions quarantenaires seront conçues de manière à concilier dans une juste mesure les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et fluvial.

Il est expressément entendu que ces mesures seront exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive sera supprimée pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès qu'une épidémie serait devenue générale sur ses rives.

En règle générale, aussi longtemps qu'aucune épidémie dûment constatée ne règnera, soit en amont des Portes-de-Fer, soit en aval de Braïla, les bâtiments seront affranchis de tout contrôle sanitaire, en naviguant entre Braïla et les Portes-de-Fer, tant à la remonte qu'à la descente.

Si une épidémie vient à éclater dans un port maritime, tout bâtiment arrivant de la mer et qui aura obtenu le visa en patente nette à Soulina, à Kilia ou à Saint-Georges, sera affranchi de toute formalité autre que-

l'arraissonnement et de toute quarantaine d'observation, sur le parcours de son voyage en amont, jusqu'au Portes-de-Fer.

Dans le cas où une épidémie viendrait à éclater sur les rives du fleuve, en amont des Portes-de-Fer ou en Braïla, le visa obtenu, en patente nette, par les bâtiments en cours de navigation, dans le premier port fluvial non contaminé auquel ils auront touché, dans leur parcours entre les Portes-de-Fer et Braïla, suffira pour leur assurer le libre accès de tous les autres ports situés sur cette partie du fleuve.

Enfin, si une épidémie vient à éclater sur les rives de cette même partie du fleuve, les bâtiments de mer, aussi bien que les bâtiments fluviaux, continueront à faire leurs opérations en toute liberté, tant qu'ils n'auront pas fait escale dans l'un des ports contaminés. Ils seront simplement tenus de présenter leur patente de santé dans les ports où ils mouilleront.

Afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, l'Inspecteur de la navigation, les sous-inspecteurs et autres agents préposés à la police continueront à circuler librement sur le fleuve, pour les besoins de leur service, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures règlementairos auxquelles sont soumis les agents de la santé.

TITRE II

Police de la navigation

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

ART. 11

Tout bâtiment à vapeur marchand d'une force au-dessus de cinquante chevaux, naviguant dans le fleuve, est tenu de donner gratuitement passage à l'Inspecteur et aux sous-inspecteurs agissant dans l'exercice de leurs fonctions, et de prendre leurs embarcations en remorque.

ART. 12

Les bateaux de service de l'autorité préposée à l'exécution des Règlements porteront un pavillon spécial qui sera identique à celui de la Commission Européenne, sauf les lettres portées sur la bande bleue de ce pavillon, lesquelles seront ultérieurement déterminées.

ART. 13.

Les capitaines et leurs équipages, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent Règlement, par l'Inspecteur, les sous-Inspecteurs, les Capitaines de port, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils ne peuvent refuser, lorsqu'ils en sont requls, d'arborer leur pavillon

ni de déclarer leurs noms et les noms de leurs bâtiments, ni d'indiquer leur destination et leur provenance.

ART. 14.

Dans tous les endroits convenables du Danube, les Etats riverains pourront établir des échelles fluviales, pour mesurer la hausse et la baisse des eaux, et l'on affichera le tableau des profondeurs dans les ports principaux.

ART. 15.

L'inspecteur, les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou, à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent, toutefois, cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention, et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

ART. 16.

En cas d'échouement ou de naufrage, les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, chacun dans son ressort, se rendent sur le lieu de sinistre et portent les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses appareils, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Ils constatent les faits et dressent un procès-verbal.

Après quoi, ils se dessaisissent de l'administration du sauvetage, et remettent les actes dressés par eux à la plus proche autorité compétente.

ART. 17.

Au cas où il deviendrait nécessaire de signaler éventuellement les passes difficiles et les endroits où il est défendu de jeter l'ancre, on suivra le système de signaux adopté en aval de Braila.

ART. 18.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur ou d'un radeau, en cours de navigation ou stationant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servart à la navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives. et il doit veiller, avec le même soin, à se sauvegarder lui-même.

En se conformant aux dispositions ci-après du présent Réglément, les

navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation aux règles prescrites, afin de parer à un péril immédiat.

CHAPITRE II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent

ART. 19.

En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route que lui, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser sur le point où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

ART. 20.

Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment, remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur sufisante, il doit ralentir sa marche, et, en cas de besoin, même s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi ; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de s'arrêter en amont, jusqu'à ce que sa route soit libre.

Dans les passes étroites, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

ART. 21.

Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent, faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer. Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer ; à défaut de quoi il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus,

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 20, 22, 25, 26 et 27 du présent Règlement, tout bâtiment à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'rntention de suivre, en donnant au bâtiment rencontré les signaux spécifiés ci-après :

Un coup bref de sifflet, pour dire : Je vais sur tribord ;

Deux coups de sifflet, pour dire : Je vais sur babord ;

Trois coups de siffllet, pour dire : Je vais en arrière à toute vitesse.

Ces signaux sont facultatifs, mais le bâtiment qui les a donnés est tenu d'y conformer sa marche. Le signal du bâtiment naviguant à la descende fait règle.

ART. 22.

Lorsque deux bâtiments à vapeur allant en sens contraire arrivent dans une passe étroite, ils sont tenus de se donner les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-après, et celui qui est en aval ralentit sa marche ou s'arrête en cas de besoin, jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

ART. 23.

Lorsque, dans une passe étroite, un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant; ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour ou uni fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment qui vient prend la droite ; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à cet qu'il ait été dépassé.

ART. 24.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne le signal prescrit par l'article précédent avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

ART. 25.

Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant, soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, se ranger le plus près possible de l'une des rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

ART. 26.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent ; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 23 et 24 ci-dessus, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre ; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec des bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 21 ci-dessus pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorquer est tenu, d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les arttcles 23 et 24 ci dessus.

ART. 27.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convot de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions desdits articles.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent, d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Il est interdit, dans tous les cas, de naviguer dans le fleuve avec plus de trois bâtiments amarrés bord à bord.

CHAPITRE IIIi

Règles du halage.

ART. 28.

Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, ceiui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où bâtiment haié en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

ART. 29.

Un bâtiment halé à bras ne peut entreprendre de dépasser un autre bâtiment halé de même, sauf le cas où il n'en résulterait aucun retard ni embarras pour ce dernier, lequel est tenu, en pareil cas, de se ranger le plus près possible contre la rive qu'il longe.

ART. 30.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, plus de trois bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord, le long des chemins de halage.

CHAPITER IV.

Règles pour la navigation pendant la nuit et par un temps de brouillard.

ART. 31.

Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni d'une lumière blanche, facilement visible à la distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine d'une lumière verte à tribord, et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge, de tribord avant.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, doni ils ne doivent jamais faire usage. Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés, l'un au-dessous de l'autre en tête du mât, ponr servir à les distinguer des autres navires à vapeur,

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, tout navire à vapeur qui ne marche qu'avec l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles, et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles.

Tout bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bâtiment suivant la même route que lui, est tenu de l'avertir, en lui montrant une lumière blanche à l'arrière.

ART. 32.

Les bâtiments à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer que lorsqu'ils aperçoivent distinctement la rive qu'ils suivent.

ART. 33.

Par les temps de brume, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'à vitesse réduite, et les capitaines sont tenus de règler leur marche. suivant l'intensité de la brume, de manière à rester toujours maîtres de leurs mouvements et à pouvoir s'arrêter à temps, en cas d'obstacle. Ils sont tenus, d'ailleurs, de faire tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de deux en deux minutes. et de jeter l'ancre, si la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient ou vers laquelle ils se dirigent.

CHAPITRE V.

Règles pour les bâtiments au mouillage.

ART. 34.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation de manière à entraver la marche des bâtiments.

ART. 35.

Lorsque, par suite de brouillard, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et, dans le cas contraire, de héler du porte-voix. Ces signaux sont répétés de deux en deux minutes.

ART. 36.

Tout bâtiment arrêté snr le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par l'article 31, sauf les feux des deux angles du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer.

ART. 37.

Lorsqu'un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

ART. 38.

Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds du fleuve offrant la moindre profondeur; dans les parcours qu'ils doivent traverser.

ART. 39.

La dimension des radeaux et trains de bois ne devra pas dépasser la largeur reconnue comme étant compatible avec les conditions de la navigation et la largeur des chenaux.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le fleuve de maniére à entraver la navigation, qui n'est pas remis à flot dans les quarante-huit heures, peut être allégé et démonté même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

CGAPITRE VI

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage

ART. 40

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué ou naufragé dans le chenal navigable est tenu de héler les bâtiments qui s'approchent, avant qu'ils soient arrivés à petite distance, pour les avertir de son immobilité.

ART. 41

Si le bâtiment vient à faire naufrage, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre la rive, si elle est proche, et dans le cas contraire, pour le placer dans toute autre partie du fleuve, de manière à dégager le chenal navigable.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procés verbal des agents de la police ait été dressé.

ART. 42

Aussitôt après le naufragé, le capitaine du bâtiment, ou le pilote s'il y en a un à bord, fait prévenir le plus promptement possible les agents préposés à la surveillance du fleuve.

ART. 43

Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera abandon de son bâtiment, et de laisser, dans ce cas. toute latitude à l'Inspecteur pour les dispositions à prendre, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur; dans ce dernier cas, celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

ART. 44

Si, hors le cas de nécessité immédiate prévu par l'article précédent, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est ultérieurement jugé urgent ou nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, les propriétaires, assureurs et tous autres ayants droit sont tenus de l'effectuer et parachever dans le délai qui leur est fixé par l'inspectenr ; à défaut de quoi, les travaux sont exécutés d'office par l'autorité préposée à l'exécution du présent Règlement, dans la limite déterminée par le susdit article 43.

ART. 45

Les travaux entrepris, soit par des particuliers, soit par des compagnies, pour opérer le sauvetage de bâtiments naufragés ou de leurs cargaisons, s'effectuent sous la surveillance de l'autorité préposée à l'exécution du présent Règlement. Ces travaux peuvent être interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave à la navigation, de même qu'ils peuvent être continués ou repris d'office par l'autorité susnommée, dans le cas où ils auraient été abandonnés ou suspendus, le tout sur une simple notification faite aux ayants droit par l'Inspecteur de la navigation.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les agents de l'autorité préposée à la surveillance du fleuve peut être teuu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs dans le fleuve, en dehors des ports, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite de l'Inspecteur ou des sous-Inspecteurs, qui délivrent, s'il y a lieu, cette autorisation et règlent le mode d'enlèvement ainsi que la destination des objets abandonnés.

CHAPITRE VII

Règles pour le jet du lest

ART. 46

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur l'est dans le lit fluvial.

Le déchargement à terre peut être opéré sur les emplacements désignés par les autorités locales, comme lieu de dépot public, ou sur les points déterminés par les agents préposés à la police de la navigation et désignés dans un avis dûment publié.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

ART. 47

Pour assurer l'exécution de la disposition qui précède, relative au jet du lest, les capitaines ou patrons sont tenus de conserver à bord, pendant

toute la durée du voyage en amont, le certificat délivré par le Capitaine du port de Soulina et constatant le tirant d'eau des bâtiments naviguant sur lest, de même que tout autre document délivré au bâtiment en cours de voyage, pour constater un déchargement du lest. Ces certificats doivent être présentés à toute réquisition des agents préposés à la police.

CHAPITRE VIII

Des opérations d'allège au cabotage

ART. 48

Les opérations d'allège peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou allèges.

CHAPITRE IX

Du remorquage

ART. 49

L'industrie du remorquage est entièrement libre pour les bateaux à vapeur de tout pavillon.

Les opérations de remorquage peuvent être effectuées, sans aucune entrave et sans aucune nouvelle formalité ni déclaration, par tous les remorqueurs, qui opèrent sur la partie du fleuve située entre Braila et Soulina.

Les propriétaires ou capitaines des remorqueurs destinés à opérer exclusivement entre Braila et les Portes-de-Fer sont tenus d'en faire la déclaration à l'Inspecteur de la navigation et de l'informer du nom du navire, de son pavillon et de sa force en chevaux-vapeur, ainsi que de la date à partir de laquelle commenceront les opérations de remorquage.

Sur cette notification, l'Inspecteur indique sans délai au propriétaire du remorqueur un numéro d'ordre, que celui-ci est tenu de faire porter par son bâtiment, en chiffres arabes d'un pied de hauteur, peints en blanc à bâbord et à tribord, sur une partie apparente du bordage extérieur.

ART. 50

Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant, et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

ART. 51

Lorsque le capitaine d'un remorquer entreprend de remorquer un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, et qu'il en résulte un dommage ou une entrave pour la navigation, le capitaine est passible de l'amende pré-

vue pour contravention à l'article 18, sans préjudice de la responsabilité qu'il encourt devant les autorités civiles, pour les dommages qui peuvent en résulter.

ART. 52

Les dispositions des articles 50 et 51, qui précèdent, sont obligatoires pour tous les bâtiments employés à en remorquer d'autres, soit habituellement, soit accidentellement.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'Inspection qu'l rencontre.

En règle générale, le remorqueur ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué.

Les dispositions du présent article sont applicables à tous bâtiments à vapeur employés au remorquage, soit habituellement, soit accidentellement.

CHAPITRE X

De la police des ports

ART. 53

Aucun navire ne peut entrer dans un port ni en sortir, sans hisser son pavillon national.

ART. 54

Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port, et de changer de mouillage, sur la réquisition de ces autorités, lorsque cela est reconnu nécessaire.

ART. 55

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière.

ART. 56

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent aux poteaux établis à cet effet le long des rives ou aux bâtiments déjà mouillés. Le corps du bâtiment le plus rapproché de la rive sert de passage aux autres. Les bâtiments rentrent leur bâton de foc et leurs bout-dehors qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

ART. 57

Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du Capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord.

ART. 58

Tout bâtiment stationnant dans un port est tenu d'avoir toujours à sa disposition assez d'hommes pour exécuter les manœuvres qui pourraient devenir nécessaires.

ART. 59

Les embarcations des ports ou des bâtiments marchands mouillés dans un port, ne peuvent se déplacer pendant la nuit sans porter un fanal allumé.

ART. 60

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur des ports, du goudron ni de la poix, à bord des bâtiments. Les fumigations ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation du Capitaine du port.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant avec un chargement composé exclusivement ou en partie, de pétrole, de dynamite, de poudre à canon ou de mine, ou d'autres matières explosibles ou inflammables, est tenu d'en faire immédiatement la déclaration aux agents préposés à la police du port, avant de prendre son mouillage, et de produire l'autorisation dont il doit être muni pour l'importation de ces matières.

ART. 61

Les bâtiments ayant du pétrole ou des matières explosibles ou inflammables à bord, ne peuvent mouiller ou s'amarrer que dans la partie des ports désignée à cet effet par les Capitaines de port. et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine.

ART. 62

Tout bâtiment mouillé dans un port est tenu de porter son nom sur une partie facilement visible.

Les capitaines des bâtiments stationnant dans un port sont obligés de dénoncer, sans retard, aux Capitaines de port tout cas d'abordage ou d'avarie dans lequel leurs bâtiments auraient été engagés, ainsi que tout cas de décès survenu à leur bord.

ART. 63

Les dispositions du présent Règlement, relatives aux amarres et au remorquage, sont également appliquables dans les ports.

ART. 64

Avant de quitter un port, les capitaines sont tenus de se présenter au bureau du Capitaine du port, pour obtenir leurs expéditions et pour payer

ou consigner le montant des amendes qui leur seraient infligées en vertu du présent Règlement.

ART. 65

Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du Capitaine du port, les ancres, chaines et autres objets abandonnés dans le port.

CHAPITRE XI

Du service de pilotage dans le fleuve

ART. 66

Le pilotage sur le fleuve est facultatif.

ART. 67

En dehors du pilotage qui s'exerce librement, il y aura un service spécial facultatif de pilotes brevetés pour les bâtiments qui naviguent entre les Portes-de-Fer et Braïla. Ces pilotes sont placés sous l'autorité de l'Inspecteur, qui leur délivre le brevet de pilote. Ils sont tenus de faire viser ce brevet chaque année par l'Inspecteur ; à défaut de l'accomplissement dê cette formalité, le brevet cesse d'être valable.

ART. 68

Un tarif de pilotage sera élaboré par l'autorité préposée à la surveillance des Règlements pour les pilotes brevetés.

ART. 69

Les sous-Inspecteurs et Capitaines de port, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes et les capitaines de commerce, lorsque leur intervention est réclamée.

ART. 70

Les pilotes sont tenus de dénoncer, soit aux agents de l'inspection, soit aux Capitaines de port, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allège ayant pour objet de remettre à flot le bâtiment échoué qu'ils ont conduit lors de l'accident.

ART. 71

Les pilotes brevetés qui, par incapacité ou mauvaise volonté, ont été cause d'un abordage, d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice de l'action civile que les ayants droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

CHAPITRE XII

Des contraventions

SECTION A. — *Fixation des amendes*

§ 1

Contraventions au régime général de la navigation

ART. 72

Toute contravention à l'article dix-huit (18) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

§ 2

Contraventions á la police du fleuve

ART. 73

Toute contravention à l'une des dispositions des articles vingt huit, vingt-neuf, trente (28, 29, 30) du second alinéa de l'article quarante et un (41) de l'article quarante-deux (42) et quarante-neuf (49) est punie d'une amende de cinq à trente francs.

ART. 74

Toute contravention à l'article quarante-cinq (45) est punie d'une amende de cinq à quarante francs.

ART. 75

Toute contravention à l'une des dispositions des articles onze, treize, dix-neuf, vingt, trente-quatre, trente-six, trente-huit, quarante, quarante-sept (11, 13, 19, 20, 34, 36, 38, 40, 47), à la disposition du troisième alinéa de l'article quarante-neuf (49) ou à celle du second alinéa de l'article cinquante-deux (52) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

ART. 76

Toute contravention aux dispositions de l'article vingt-cinq (25) est punie d'une amende de cinq à soixante francs.

ART. 77

Toute contravention à l'article trente-cinq (35) este punie d'une amende de cinq à quatre-vingts francs.

ART. 78

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-six et vingt-sept (26, 27) est punie d'une amende de dix à quatre-vingts francs.

ART. 79

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-et-un, vingt-quatre, trente-et-un et trente-sept (21. 24, 31, 37) est punie d'une amende de cinq à cent francs.

ART. 80

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-deux, vingt-trois, trente-deux, trente-trois et cinquante (22, 23, 32, 33, 50) est punie d'une amende de dix à cent francs.

§ 3

Contraventions à la police des ports

ART. 81

Toute contravention à l'une des dispositions des articles cinquante-trois, cinquante-cinq, cinquante-six, cinquante-sept, cinquante-huit et soixante-deux (53, 55, 56, 57, 58, 62) est punie d'une amende de cinq à vingt francs.

ART. 82

Toute contravention à l'article soixante-cinq (65) est punie d'une amende de cinq à quarante francs,

ART. 83

Toute contravention à l'article cinquante neuf (59) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

ART. 84

Toute contravention à l'article soixante-quatre (64) est punie d'une amende de cinq à cent francs.

ART. 85.

Toute contravention aux dispositions des articles soixante et soixante et-un (60, 61) est punie d'une amende de cinq à deux cents francs.

§ 4.

Contraventions commises par les pilotes brevetés.

ART. 86.

Toute contravention aux dispositions de l'article soixante-dix (70) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

§ 5.

Injures et voies de fait

ART. 87.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés au maintien de la police de la navigation, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle lesdits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de cinq francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à deux cents francs, sans préjudice de la poursuite devant l'autorité compétente.

SECTION B.—*Règles pour l'application des amendes*

ART. 88

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

ART. 89

Le maximum des amendes peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive lorsqu'une contravention se renouvelle dans l'espace d'un an.

ART. 90.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

ART. 91

Les capitaines et patrons sont responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

ART. 92

En tout état de cause, le bâtiment, remorqueur ou allège, à bord duquel une contravention a été commise, demeure affecté par privilège au payement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être séquestré par les agents préposés à la police du fleuve.

ART. 93

Les sous-Inspecteurs de la navigation et les Capitaines de port connaissent des contraventions commises, dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent Règlement, et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions

La notification de leurs sentences est faite par l'entremise du Capitaine du port où le bateau se trouve, ou hors des ports directement par les sous-Inspecteurs.

La notification peut aussi être faite valablement par l'entremise de l'autorité consulaire du pavillon.

ART. 94

Le montant des amendes est versé à la Caisse de l'autorité commune.

ART. 95

Les appels contre les jugements de condamnation rendus en première instance par les agents de police sont portés. dans les trois mois de la notification, devant la Commision mixte.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la caisse de la Commision mixte, dans laquelle il reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Les appels ne sont plus recevables après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la Commission mixte.

TITRE III

Exécution et surveillance des Règlements

ART. 96

L'exécution du présent Règlement est placée sous l'autorité d'une Commission dite «Commission mixte du Danube», dans laquelle *l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie* seront, chacune, représentées par un délégué. La présidence de cette Commission appartiendra au délégué de l'Autriche-Hongrie.

Un membre de la Commission Européenne du Danube, désigné pour

une période de six mois, par ordre alphabétique des Etats, prendra part aux travaux de la Commission mixte et jouira, pendant cette participation, de tous les droits appartenant à ses autres membres.

Les Etats déjà représentés dans la Commission mixte ne seront pas compris dans ce roulement alphabétique.

Afin que le membre de la Commission Européenne ainsi désigné soit en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission mixte, celle-ci lui fera parvenir le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra demander à la Commission mixte, par l'entremise de son délégué, les renseignements dont elle aura besoin concernant celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

ART. 97

Les pouvoirs de la Commission mixte auront une durée égale á ceux de la Commission Européenne du Danube, et cette Commission mixte subira, s'il est besoin, les modifications qu'il pourrait devenir nécessaires d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs, sous réserve de la coexistence des deux Commissions.

ART. 98

La Commission mixte tiendra chaque année deux sessions ordinaires, qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée de la Commission mixte et de la Commission Européenne.

Ses décisions seront prises à la majorité des voix.

Elle arrêtera elle-même le Règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents en vue de l'application du présent Règlement, sauf les points sur la solution desquels le présent Règlement a statué lui-même. La Commission procèdera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'article 101, sous les numéros 1, 2 et 4.

Toutefois, le Règlement intérieur et les instructions d'un caractère géneral et règlementaire, telles que celles dont il est question dans l'article 9 de l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission Européenne et ne seront appliqués qu'après que cette Commisssion les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent Règlement.

ART. 99

Les frais d'administration seront à la charge des Etats representés dans la Commission mixte. Ils y contribueront dans la proportion suivante:

l'Autriche-Hongrie pour quatre dixièmes, la Roumanie pour quatre dixièmes, et la Bulgarie et la Serbie chacune pour un dixième.

A la seconde réunion ordinaire, la Commission mixte fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des Etats seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent Règlement seront versées dans la caisse de la Commission mixte. pour être affectées aux besoins du service.

ART. 100.

Les agents ci après désignés fonctionneront, chacun dans le rassort qui lui sera assigné, sous les ordres de la Commission mixte, savoir:

1°. Un Inspecteur;

2°. Des sous-Inspecteurs;

3°. Des Capitaines de port, pour autant que leur action s'exercera sur la voie fluviale;

4°. Un secrétaire et des agents subalternes.

ART. 101.

Les agents désignés à l'article précédent seront choisis parmi des personnes compétentes; ils seront nommés et rétribués comme il suit:

L'Inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission mixte, ainsi que le secrétaire et les agents subalternes.

Les sous-Inspecteurs et Capitaines de port seront nommés et rétribués par les Etats riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission mixte de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

Les agents ci-dessus nommés, sauf les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, pourront être révoqués par la Commission mixte.

ART. 102

L'Inspecteur est appelé à veiller par voie administrative à la stricte observation des dispositions du présent Règlement et à mettre de l'ensemble dans son application.

Sous ce rapport, il est considéré comme directement préposé aux sous-Inspecteurs et aux Capitaines de port.

ART. 103

Le Danube entre les Portes-de-Fer et Braïla sera divisé sur la rive gauche en quatre sections d'inspection, dont:

La première s'étendra des Portes-de-Fer à Beket inclusivement;

La seconde, de Beket jusqu'a Simnitza inclusivement;

La troisième, de Simnitza jusqu'à Calarash-Silistrie;

La quatrième, comprendra les deux rives, Calarash-Silistrie jusqu'à Braïla exclusivement.

Sur la rive droite, il sera divisé en trois sections, dont :

La première s'étendra des Portes-de-Fer jusqu'à l'embouchure du Timok ;

La seconde, du Timok jusqu'à Nicopolis inclusivement.

La troisième, de Nicopolis jusqu'à Silistrie inclusivement.

La résidence de chacun des sous-inspecteurs sera ultérieurement fixée par les Etats riverains, de concert avec la Commission mixte.

ART. 104

Les Etats riverains prêteront à la Commission mixte et à ses agents tout le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

ART. 105

Les ports ou échelles situés sur les parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les Etats riverains auront institué des Capitaines de port, conformément aux dispositions du présent Règlement, ne seront pas compris dans le ressort du sous-Inspecteur de la section. Les ports ou échelles seront placés sous la surveillance des Capitaines de port, lesquels relèveront directement de l'Inspecteur et seront tenus de suivre ses instructions, pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent Règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au Thalweg.

Si la rive opposée appartient au même Etat, le port comprend également la partie du fleuve située au delà du Thalweg, entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive à moins, toutefois, qu'il n'existe sur cette rive, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un Capitaine de port.

Les bâtiments en cours de navigation et traversant les eaux d'un port sans s'y arrêter ne sont pas soumis à la juridiction des Capitaines de port ; l'Inspecteur et les sous-Inspecteurs sont seuls compétents pour agir à l'égard de ces bâtiments.

ART. 106

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, par chacun dans son domaine de surveillance, et les appels seront portés devant la Commission mixte, qui jugera en dernier ressort.

Si, dans l'exercice de leurs fonctions, les sous-Inspecteurs avaient à relever des contraventions commises en dehors de leur ressort, ils constateraient ces contraventions et les porteraient à la connaissance du sous-Inspecteur compétent.

ART. 107

La Commission mixte aura son siège à Giurgevo.

ART. 108

Les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 et 10, ainsi que les articles 96 à 108 inclusivement du présent Règlement, ne pourront être modifiés qu'à la suite d'une entente des Puissances intéressées. Les autres articles ne pourront être modifiés par la Commission mixte qu'avec le concours de la Commission Européenne du Danube.

ANEXA XXI.

CELE CINCI REGULAMENTE

ALE

Ministerului de Comerciu al Ungariei relative la navigațiune, la punerea și la perceperea taxelor pe partea Dunărei cuprinsă între Moldava și Turnu - Severin.

PORȚILE DE FER

I-iul REGULAMENT

al taxelor de navigațiune și taxelor de remorcare de perceput pe secția Dunărei Moldava - Turnu-Severin făcând parte din secția rectificărei Porților-de-Fier.

§ 1. — Vapoarele, șlepurile, lotcele și toate celelalte vase de călători sau mărfuri, trecând peste toată, sau numai pe o parte, a secțiunei regulate a *Dunărei-de-jos* vor trebui să plătească *taxele de navigațiune* stabilite la § 3 și taxele de remorcare fixate la § 4, dacă nu sunt scutite de către § 2.

Taxele de navigațiune cuprind taxele pentru navigarea pe secțiunea rectificată a Dunărei precum și taxele de pilotaj.

Se va percepe o taxă specială de remorcare pentru întrebuințarea remorcherilor ce fac acest serviciu la Porțile-de-Fier între Turnu-Severin și Orșova.

Nu se va putea percepe, pe această parte a fluviului, alte taxe, decât cele de mai sus precum și taxele locale speciale cari sunt în ființă, în mod legal, în localitățile de abordare.

§ 2. — Sunt scutite de plata taxelor de navigațiune și de remorcare;

1) Vasele de răsboiu. 2) Vasele cu rame, lotcele navigând în aval al căror tonaj nu trece peste 1000 cântare și a căror adâncime în apă este

mai mică decât un metru; asemenea şi plutele. 3) Remorcherile cu aburi dacă sunt goale. 4) Vasele plutitoare, din nou construite. care nu sunt încă puse în întrebuinţare, şi care sunt expediate la destinaţie neîncărcate. 5) Parcursul pe părţile secţiunei Dunărei cuprinsă între Moldava-Turnu-Severin pe cari nu s'a făcut nici o lucrare de rectificare a cursului apei, şi în particular părţile situate între ;

a) Vechea Moldovă şi Linborasdia.

b) Partea inferioară a canalului Stânca şi Drenkova.

c) Partea inferioară a canalului Juc şi Vârciorova.

d) Partea inferioară a Micelor Porţi-de-Fier şi Turnu-Severin.

6) Objectele şi materialele necesare serviciului Societăţei de navigaţiune şi anume: pontoanele şi punţile de acostare, precum şi părţile ce le compun, lanţurile, ancorele, cablurile, muşamale pentru învelit, stâlpii cu indicaţii, mobilierul pentru biurouri, cântare, pârghii, roabe. etc,

§ 3. — Secţia rectificată a Dunărei este separată în ceeace priveşte tarifele în două părţi principale, şi anume:

a) de la Vechea Moldavă până la Orşova sau Vârciorova.

b) de la Orşova sau Vârciorova la Turnu-Severin.

Pentru aceste dou secţiuni vasele vor plăti următoarele taxe: Pentru fiecare vapor sau remorcher, şlep, vas cu rame sau lotci, încărcate sau nu 20 helleri pentru o tonă, 1000 de Kilograme, capacitate. dovedită prin certificatul cubic al vasului,

2) Pentru mărfurile de pe vapoare, remorchere, şlepuri, vase cu vâsle, lotci, şi de pe ori-ce alte vase — 18 helleri pentru 100 kilogr. greutatea va fi stabilită :

a) Pentru vasele complect încărcate după documentele de greutate a vasului, care trebue să corespundă calajului vasului.

Dacă însă transportul se face cu bucata atunci taxarea se va face după normele următoare :

Caii, mânzaţii, catârii, vitele cornute mari sunt considerate pe necântărite 500 kilograme vita. Viţeii, porcii, berbecii, caprele şi alte vite mici sunt considerate fără a mai fi cântărite 50 kilograme vita. Se vor bucura de o favoare specială şi anume de o taxă de 6 helleri la 100 kgr. vasele complect încărcate cu cărhuni de pământ (antracit, lignit) piatră, pietriş, ciment, var, lemne de foc tăete la ferestrău, diferite specii de îngrăşăminte de pământ, cu petrol brut sau derivatele sale. Vapoarele de călători cu itinerare regulate şi făcând un serviciu săptămânal, vor plăti pentru mărfurile ce transportă, taxele întregi fixate la No, 2, dar numai 50 % din taxele pentru capacitdte prevăzute la No. 1.

Dacă un vas, cari ar fi să plătească taxele de mai sus nu navighează decât pe una din cele două părţi ale secţiei rectificate a Dunării, de cari am vorbit mai sus, taxele de plată nu vor fi decât jumătatea taxelor fixate la No. 1 şi 2.

§ 4. *Pentru navigarea remorcherilor între Orşova şi Turnu-Severin în canalul Porţilor-de-Fer se va plăti următoarele taxe de remorcare:*

a) pentru vapoare, şlepuri, vase cu rame, lotci, 5 helleri pe tona de 1000 kgr., pentru încăperea sau capacitatea totală a vasului conform certificatului cubic al vasului.

b) pentru mărfurile după vapoare 4 helleri la 100 figr.

§ 5. Căpitanul fiecărui vas care intră în secţia rectificată a Dunării. este obligat de a face, după formularul aci anexat, declaraţiunea capacităţii vasului şi a încărcăturii ce are pe vas.

Această declaraţie, pe care pilotul trebue să o observe dacă este făcută complect, trebue să fie remisă de pilot autorităţii de navigaţiune dela Orşova, în scopul de a fixà taxa navigaţiunii şi remorcajului ce se cuvine a plăti. Procedarea relativă la modul plăţii taxei datorită pentru navigaţiune şi remorcaj, va fi stabilită printr'un regulament special.

AL DOILEA REGULAMENT

Pentru stabilirea, perceperea şi ţinerea în evidenţă de către autoritatea Ungurească de navigaţie a Dunării de jos, a taxelor de navigaţiune, de remorcaj, de pilotaj, cari trebue să se perceapă dela vasele ce circulă între Moldava şi Turnu-Severin

§ 1.— Piloţii de serviciu vor aveà la ei foile de conesment şi tarifele pentru a puteà fixà cu înlesnire taxele de navigare şi remorcare, pe care autoritatea ungurească a Dunării de jos, din secţia de rectificare al Porţilor-de-Fer, Moldava, Turnu-Severin, conform capitolelor 3 şi 4 a Regulamentului relativ la aceasta, precum şi în vederea fixării taxelor de navigaţiune, de remorcare şi pilotaj care trebue să se perceapă pentru serviciul piloţilor, serviciu organizat în virtutea § 4 al Regulamentului special a Dunării de jos la Porţile-de-Fer şi la celelalte Cataracte.

§ 2.— Pilotul care face serviciul de pilotaj trebue să predeà foaia de conesment comandantului vasului chiar în momentul suirei sale pe vas, pentru a fi complectată şi semnată. Pilotul este obligat de a controla, cu toată severitatea, exactitatea datelor înscrise în această foae, după documentele vasului, fapt pe care trebue să-l confirme chiar pe foae prin semnătura sa.

§ 3.— Pilotul respectiv trebue să prezinte foaia de conesment complectă, de îndată ce ajunge la Orşova, autorităţii a Secţiunii, sub luare de chitanţă, pentru a fi supusă unei revizuiri technice din punctul de vedere nautic şi pentru a-i verificà exactitatea.

Pilotul este obligat de a supraveghià foarte sever vasele care nu se bucură de Credit şi care prin urmare, trebue să plătească taxele la fiecare dată înaintea plecării lor, şi cari nu pot pleca mai înainte de a plăti taxele prevăzute în foaia de conesment.

§ 4.— Secţiunea de navigaţiune deja menţionată va trebui să transmită secţiunii generale administrative a oficiului de navigaţiune imediat după

revizuire, scrisoarea de cărat, în temeiul căreia comandanţii vasului, sau reprezentanţii lor sunt obligaţi să plătească, înaintea plecării lor din Orşova, taxele cuvenite la casa zisei autorităţi. Secţiunea administrativă înscrie datele autentice conţinute în scrisoarea de cărat într'un registru cu matcă, în baza căruia funcţionarul comptabil stabileşte, pe deoparte cuantumul taxei de plătit, iar pe de altă parte, pune pe plătitor să iscălească o contra chitanţă prin care se dovedeşte plata arătată în registru cu matcă. Registrul cu matcă astfel complectat este înaintat apoi casierului pentru a primi banii. Acesta din urmă primeşte banii dela plătitor, tae foaia chitanţei şi a contra-chitanţei din registru cu matcă, lipeşte această contra-chitanţă a sumei primite pe registrul jurnal al casei, şi predă părţii interesate chitanţa. semnată de el, semnată de controlor, aplicându-i şi pecetea oficială.

§ 5.— Societăţile de navigaţie sau proprietarii de vase, cari au cerut societăţii ungureşti pe Dunărea-de-jos, de a le deschide un compt-curent, cu credit de una lună pentru taxele mai sus arătate, sunt obligaţi de a depune drept garanţie la biroul ungureşc al percepţiei din Orşova, sau la casa Centrală din Buda-Pesta o sumă în numerar sau în efecte ce pot fi primite drept garanţie corespunzătoare cu traficul vaselor lor.

§ 6.— Cuantumul sumei ce trebueşte depusă drept garanţie este fixată de oficiul de navigaţie cu aprobarea Ministerului de comerciu al Ungariei. Tot acest Minister hotărăşte asupra retragerei acestor garanţii.

§ 7.— Suma ce se depune drept garanţie trebue să fie egală cu taxele de navigaţie şi remorcare pentru parcursul vaselor pe una lună. Prin urmare partea interesată trebue să mărească garanţia în cazul, când garanţia fixată şi depusă pentru datoria înscrisă în registre nu ar fi considerate ca o acoperire îndestulătoare până la finele lunei curgătoare.

§ 8.— Secţia nautică a autorităţii de navigaţie trebue să transmită săptămânal, sub luare de chitanţă, Secţiei generale administrative, scrisorile de cărat, menţionate mai sus, în temeiul cărora nu se mai cere plata imediat, ci se creditează la comptul-curent până la lichidarea lunară. Comptabilul care lucrează la serviciul administrativ, este obligat de a cerceta. săptămânal, scrisorile de cărat de care s'a vorbit mai sus, şi de a transcri taxele fixate la compt-curent. în foaia proprietarului vasului sau societăţii de navigaţie.

§ 9.— Partidele deschise în registre fiecărui proprietar de vas, trebue să fie închise la finele fiecărei luni şi funcţionarul comptabilităţii face în acelaş timp un extract din compturile curente cuprinse în registre.

§ 10. — Şeful autorităţii navigaţiei transmite extractele din registru, menţionate la paragraful precedent cel mai târziu 10 zile după finele lunei care urmează, după ce o persoană sau societate este admisă la Credit, cu invitaţia de a plăti, în două săptămâni suma taxelor hotărâte de oficiul impositelor din Orşova sub luarea de contra-chitanţe, vizate de controlorul oficiului de navigaţie, atestând în acelaş timp îndeplinirea acestei obligaţii de către Controlorul menţionat.

§ 11. — Dacă proprietarul unui vas sau o Societate de navigaţie nu plătesc la termenul stipulat, autoritatea va lua măsurile necesare pentru a i se retrage şi aduce cazul la cunoştinţa Ministerului.

AL III-lea REGULAMENT

Pentru organizarea autorităţii de Navigaţie a Dunării-de-jos

§ 1. — *Titlul şi pecetea Autorităţii.*

Autoritatea se va intitula: »*Autoritatea Regală Ungurească a Navigaţiei Dunării-de-jos*". — Pecetea va avea armele reunite ale Coroanei Ungariei cu inscripţia „Autoritatea Regală Ungurească de Navigaţie a Dunării-de-jos la Orşova".

§ 2. — *Pavilionul autorităţii şi semnele de serviciu a organelor sale.*

Fiecare vas al acestui oficiu de navigaţie poartă pavilionul acestei autorităţi şi fiecare funcţionar al acestei autorităţi poartă semnul de serviciu în timpul serviciului exterior. Pavilionul este alb, în forma unui triunghiu lungăreţ având pe mijlocul său cusute armele coroanei ungureşti. Pavilionul este înconjurat de o margine compusă din linii roşii-albe-verzi.

Semnul de serviciu al personalului autorităţii este o bandă, care înconjoară partea de sus a mânecii stângi a hainei, fiind de aceeaşi formă şi având aceleaşi culori ca şi pavilionul.

§ 3. — Sediul autorităţii este la Orşova.

§ 4. — Limba de serviciu a autorităţii este limba ungurească.

§ 5. — *Indatoririle autorităţii:*

Pe tot timpul duratei perceperii taxelor de navigaţiune pentru acoperirea cheltuelilor lucrărilor rectificării efectuate la Porţile-de-Fer şi la Cataracte a Dunării-de-Jos, în virtutea legii VII din 1879 prin care s'a introdus în legislaţia interioară a Ungariei art. 57 al Tractatului din Berlin dela 1878, şi articolul VI al Tractatului dela Londra dela 1771, care pun în *sarcina Ungariei (?) cheltuelile lucrărilor secţiunii cataractelor dela Moldova până în aval de Porţile-de-Fer,* — datoriile autorităţii sunt în general: supravegherea regulamentului de navigaţie, ţinerea serviciului de pilotaj, întreţinerea căilor navigabile, executarea lucrărilor ce sunt în legătură cu perceperea taxelor de navigaţie, şi înfine administraţia remorcării în canalul Porţilor-de-Fer.

Cercul activităţii acestui oficiu, relativ la executarea acestor îndatoriri este stabilit în toate amănuntele în următoarele capitole:

CAP. I

Supravegherea şi Controlul Regulamentului de Navigaţie

§ 6. — *Observarea prescripţiilor relative la navigaţie.*

Autoritatea de navigaţie priveghează ca perceperea taxelor fixate şi decretate de către guvernul unguresc asupra vaselor fără distincţie de naţionalitate cari călătoresc pe părţile fluviului arătate la art. 5 menţionat

mai sus, să fie punctual observate. Guvernul unguresc, adică Ministrul de comerţ al Ungariei execută prin intermediul autorităţii de navigaţie, măsurile *care-i sunt atribuite de către tractatele internaţionale* (?) relativ la lucrările regulărei Porţilor-de-fer precum şi a *întreţinerii şi utilizării lor* (?)

Prin urmare întreprinderile de navigaţie, sau proprietarii de vase pot să se adreseze oficiului navigaţiei Dunărei-de-jos, în toate cazurile, când vor aveà nevoe de explicaţiuni privitoare la navigaţiune pe această parte a fluviului.

Pe de altă parte această autoritate poate să pue în relaţie directă cu întreprinderile străine de navigaţie sau cu străinii proprietari de vase. Autoritatea de navigaţie comunică măsurile privitoare la regulamentul navigaţiei fluviale, precum şi ori-ce altă măsură urgentă, întreprinderilor de navigaţie cari au un reprezentant la Orşova; se publică aceste măsuri pe placarde de publicaţii oficiale ce se va ridică la Moldova, Drenkova, Orşova şi Turnu-Severin.

In cazuri mai importante, această autoritate poate trimite întreprinderilor streine nautice şi străinilor proprietari de vase comunicările ce-i privesc prin intermediul consulatelor imperiale şi regale competente.

§ 7. — *Pedepsele.*

In ceeace priveşte aplicarea pedepselor, autoritatea se călăuzeşte după dispoziţiile speciale cuprinse în § § 11 şi 17 a regulamentului de navigaţie a secţiei supuse supraveghere sale.

CAP. II

Serviciul obligator al Pilotajului de Stat

§ 9. — *Corpul Piloţilor.*

Serviciul obligator al pilotojului de stat, a cărui organizare este arătată într'un regulament special va fi îndeplinit de către autoritatea de navigaţie, care face cunoscut lista persoanelor însărcinate în această secţiune a fluviului, de conducerea plutelor şi lotcelor.

§ 10. — *Plângerile contra piloţilor.*

Plângerile eventuale a comandanţilor contra unui pilot de stat, orândult pe bordul vasului său, se va înaintă autorităţii navigaţiunei. Autoritatea cercetează minuţios plângerile înaintate şi informează, pe partea pe care s'a plâns, despre rezultatul cercetărei.

CAP. III

Semnalele şi întreţinerea Căilor de Comunicaţie

Autoritatea de navigaţie are grijă ca micele canale stabilite la Cataractele acestei părţi a Dunărei, precum şi căile de navigaţie pe parcursul situat între Cataracte să fie bine însemnat prin gemandure, în care scop au-

toritatea controlează neîncetat, prin împiegaţii săi, dacă aceste gemandure [1] sunt la locul lor, şi în caz de deplasare să fie imediat puse la loc, şi ca semnalele cari indică calea să fie aşezate la locul lor, la începutul fiecărui sezon de navigaţie şi scoase mai înainte de îngheţarea apelor Dunărei.

Autoritatea comunică măsurile luate privitor la punerea şi retragerea geamandurelor tuturor întreprinderilor de navigaţie cari au un representant la Orşova. Ea publică de asemenea aceste măsuri pe placardele afişărilor oficiale de la Moldova, Drenkova, Orşova şi Turnu-Severin.

§ 12. — *Intreţinerea căilor de navigaţie.*

Oficiul navigaţiei supraveghează întreţinerea căilor de navigaţie şi ià măsurile necesar pentau a înlătură obstacolele ce s'ar ivi în ape.

Pentru ca autoritatea navigaţiei să poată corespunde acestei îndatoriri, conducătorii vaselor sunt obligaţi de a anunţà grabnic pe autoritatea de navigaţie în toate cazurile când ar crede că siguranţa căiei de navigaţie este îndoelnică. In afară de aceasta sunt obligaţi de a încunoştiinţà pe zisa autoritate de toate întâmplările, cari conform regulamentelor generale şi speciale, dau drept autorităţii de a luà măsuri.

CAP. IV

Dreptul personalului autorităţii de a se scobori pe teritor străin

§ 13. — *Personalul autorităţii poate ori-şi-când, fără împedecare, să se scoboare pe malul Românesc sau Sârbesc pe secţia Dunărei cuprinsă între Moldava şi Turnu-Severin, să exercite atribuţiunile* fixate prin regulamentul de faţă şi să reclame în acest scop ajutorul şi cooperaţiunea autorităţilor locale. *Dispoziţiunile cuprinse în acest capitol nu vor intră în vigoare decât în momentul când voiu luà încă alte deciziuni în această privinţă.*

CAP. V

Perceperea taxelor asupra navigaţiei

§ 14. — *Stabilirea şi fixarea dreptului asupra navigaţiei.*

Autoritatea navigaţiei fixează, în sensul regulamentului relativ la aceasta, taxele ce vor trebui percepute, dela vasele cari vor navigă în această secţie a Dunărei-de-jos precum şi pe mărfurile încărcate în ele ; tot ea va efectuà această percepere.

§ 15. — *Reclamaţiunile contra fixării taxelor.*

Reclamaţiunile eventuale contra fixării taxelor trebuesc adresate oficiului navigaţiunei, care decide cu grabă şi face cunoscut reclamantului rezultatul.

1) Geamandurile sunt nişte butoae de oţel, ermetic închise şi goale înăuntru, văpsite roş sau negru, care plutesc la suprafaţa apei şi sunt fixate prin mici ancore de fundul fluviului, aşezate în scopul de a indică punctele pe care navigaţia trebue să le evite.

Reclamantul care nu este mulţumit cu hotărârea autorităţii, are dreptul de a face apel, în opt zile ministerului de comerţ al Ungariei care decide definitiv asupra reclamaţiunei.

CAP. VI

Administraţiunea remorcărei artificiale instalate în canalul Porţilor-de-Fer

Autoritatea de navigaţiune ţine în mişcare un remorcher cu frânghie instalat în canalul Porţilor-de-Fer şi târăşte vasele după ordinea înscrierii lor. Condiţiile întrebuinţării acestui remorcher şi plata taxelor vor fi fixate într'un regulament special.

al 4-lea REGULAMENT

Dispoziţiuni speciale poliţiei navigaţiei pe secţiunea Dunărei supuse supravegherei superioare a oficiului unguresc de navigaţie din Orşova

Pe tot timpul duratei perceperei provizorii a taxelor datorite statului unguresc, în virtutea mandatului internaţional ce i s'a dat prin tractatul dela Berlin, asupra secţiei Dunărei pe care s'a făcut lucrările de la Porţile-de-Fer, adică: pe întinderea Cataractelor cuprinse între Moldava până în aval de Porţile-de-Fer, sunt valabile următoarele dispoziţii bazate pe situaţia particulară a acestei părţi din fluviu, deşi se menţin întocmai toate măsurile privitoare la navigaţie.

§ 1. — Supravegherea şi poliţia navigaţiunei va fi exercitată, pe aceasta secţie a Dunărei-de-jos, de oficiul navigaţiunei cu reşedinţa la Orşova, în marginele regulamentului general de navigaţie pentru râurile, canajurile şi lacurile interioare, precum şi în marginea presentelor dispoziţiuni speciale. Acest drept de supraveghere (?) a autorităţei mai sus zise se întinde asupra tuturor vaselor de comerciu (plute, lotci etc.) navigând în aceasta secţie a fluviului, fără excepţie de naţionalitate şi pavilion, precum şi asupra conducătorilor şi echipagelor lor.

§ 2. — Conducătorul sau proprietarul fiecărei vas de comerciu este dator se observe dispoziţiile prezentei secţiuni, şi să urmeze ordinile şi invitaţiunile zisei autorităţi în tot ceeace priveşte executarea prezentelor dispoziţii.

Conducătorul oricărui vas care navighează pe această secţie a fluviului este obligat de a angaja un pilot pentru a se conforma serviciului de pilotaj al Statului. Osebit de aceasta el trebue să accepte şi unul sau mai mulţi piloţi şi ajutoare de piloţi orânduiţi de către autoritatea de navigaţie pentru a învăţă sau face practică pe lângă pilotul sau piloţii de serviciu cărora le este încredinţat pilotajul vasulni cu obligaţia pentru conducător de a le da locuinţă potrivit situaţiei lor, precum şi hrana pe care o primeşte echipagiul.

§ 4. Conducătorii vaselor nu au dreptul de a cere piloţilor statului alte servicii decât acele prevăzute în regulamentul de serviciu a piloţilor.

§ 5. — Conducătorul vaselor este personal responsabil de observarea

întocmai a regulamentelor relative circulaţiunei vaselor şi a măsurelor luate pe cale de ordonanţe.

§ 6. — Conducătorul vasului trebue să observe că geamandurele care marchează calea navigabilă să nu fie îndepărtate sau ridicate din locul lor.

Dacă, cu toate acestea, şi cu toate precauţiunile luate, un astfel de caz s'ar întâmpla din cauza unei întâmplări neprevăzute sau a unui obstacol ce nu se poate înlătura, conducătorul vasului este obligat de a informa prin viu glas, sau telegrafic sau telefonic, dela staţiunea cea mai apropiată, oficiul de navigaţiune precizând locul şi care anume geamandură a fost ridicată sau stricată. Această înştiinţare trebue făcută dacă trecând nu a văzut o geamandură la locul ei.

§ 7. — In caz de avarie de vas (ciocnire sau spargere) care ar putea pricinui împedecare navigaţiei, conducătorul vasului precum şi tot echipajul său sunt obligaţi de a face tot ce le va stà în putinţă pentru ca vasul avariat să fie tras la timp în afară din calea navigaţiunei. Dacă avaria este aşa de mare încât întrebuinţarea regulată a căiei de navigaţie este efectiv deranjată, conducătorul vasului este obligat de a lua imediat măsurile necesare pentru a readuce starea bună a navigaţiei, de a comunica imediat autorităţilor de navigaţie impedecările ivite, cauzele lúi şi a cere ajutoare dacă are nevoe.

La fiecare avarie de vas sau, împedecare de circulaţie, autoritatea de navigaţiune poate cerceta faptele şi a le scri în protocoale. La cererea părţei interesate autoritatea de navigaţie trebue să dreseze, ori şi când protocoale prin care să constate faptele petrecute şi poate să elibereze părţei copii legalisate.

§ 8. — In ceeea-ce priveşte abaterea unui vas său al ori-cărui alt obiect plutitor din calea navigabilă, proprietarul sau comandantul este obligat de a lua imediat toate măsurile fără să mai aştepte vre-o invitaţie oare-care. Dacă cu toate acestea măsurile necesare pentru acestea n'au fost luate în 24 de ore, autoritatea de navigaţie va proceda la această operaţie în comptul şi rizicul proprietarului vasului.

Abaterea unui vas naufragiat din calea navigabilă trebue făcută de proprietarul vasului după învitarea autorităţei de navigaţie, în termenul fixat pe comptul şi rizicul său.

Dacă proprietarul vasului nu începe ridicarea în termenul fixat în urma invitaţiei primite, autoritatea de navigaţie va executa ea însuşi lucrările de ridicare în comptul şi rizicul proprietarului.

Dacă proprietarul vasului refusă plata cheltuelilor făcute în acest scop, sau nu plăteşte în 24 zile ce vor urma cererea de plată, reclamaţiunile autorităţei financiare ungureşti vor fi făcute pe calea indicată.

§ 9. — Conducătorii de vas sunt datori a indica exact datele necesare fixărei taxelor de navigaţie conform regulamentului special existent în această materie, de a umplea complect tabelele relative la aceasta, şi de a le înmâna pilotului de navigaţiune înainte de plecarea vasului. Controlorii ofi-

ciului purtând semnul serviciului, vor avea totdeauna libertatea de a se urca pe orice vas; şi dacă unul din aceşti controlori *doreşte* a se urcà pe un vas care navigă şi dorinţa sa a fost semnalate vasului trebue să micşoreze viteza până va apropia vasul său de vasul pe care se află organul de control sau va acosta la mal dacă acesta să găseşte pe uscat.

Conducătorul de vas trebue să presinte controlorului pentru ca acesta să ia cunoştinţă şi să verifice exactitatea datelor înscrise în foaea de cărăuşie a tutulor documentelor (scrisoare de vas, certificatul de tonaj, scrisoarea de încărcare) care sunt necesare verificărei acelor date.

In caz de îndoială asupra greutăţei încărcăturei se va lua drept bază greutatea care corespunde calajului vasului conform certificatului de tonaj.

§ 10. — Fiecare vapor de transport sau remorcher este obligat. când este în mers, de a apăra, lua, sau lăsa să plece la un semnal dat, bărcile de scăpare. Această obligaţie nu priveşte pe vasul autorităţei de navigaţie.

Cu toate acestea vasele nu sunt obligate de a schimba direcţiunea navigaţiunei sau de a merge mai departe de cât locul destinat, din cauza remorcajului bastimentelor a autorităţei de navigaţiune.

§ 11. — Orice acţiune contrarie sau orice neîndeplinire a dispoziţiunilor sus menţionat, cât şi celorlalte ordine existente relativ la regulamentarea curselor, vor fi pedepsite.

Fixarea pedepselor obişnulte, aparţine autorităţei de navigaţiune.

§ 12. — Pedepsele obişnuite sunt: 1) mustrarea, 2) amenda bănească de la 10 la 200 coroane.

§ 13. — Autoritatea de Navigaţiune comunică întreprinderei de navigaţiune decisia, care arată şi pedeapsa.

Dacă Compania de navigaţiune sau proprietarul vasului are un reprezentant la Orşova, hotărârea penală poate fi util comunicată chiar acestui representant.

Autoritatea de navigaţiune va comunica hotărârea penală întrepriselor navigaţiunei (proprietarilor) care au reşedinţa obicinuită în străinătate, şi n'au reprezentanţi la Orşova, prin intermediarul Consulatului Imp. şi Regal competinte.

§ 14. — Dacă decisiunea autorităţei de navigaţiune consistă într'o amendă bănească, această autoritate comunică întreprinderei de navigaţiune, proprietarului sau comandantului vasului în chestiune, că va fi executat pe cale sumară de a plăti.

In cazul când amenda nu a fost plătită, întreprinderea de navigaţiune sau proprietarul vasului trebue anunţat că amenda va fi încasată, la caz de nevoe, pe cale silită, o dată cu plata taxei de navigaţie de îndată ce vasul va intra în secţia Dunărei supuse supravegherei autorităţei de navigaţie.

§ 15. — In contra acestor hotărâri penale se poate face apel în 14 zile dela data comunicărei legale a hotărârei (§ 13). Apelul trebue făcut în scris la autoritatea de navigaţie. Ministerul de comerciu al Ungariei decide definitiv asupra apelului. Decisia ministerului de comerciu va fi comunicată

întreprinderei de navigaţie sau proprietarului vasului prin intermediul autorităţei de navigaţie precum s'a arătat la § 13.

§ 16. — In caz de apel, până la pronunţarea ministrului de comerciu al ungariei, se vor considera ca deposit sumele provenind din amenzi depuse de către întreprinderea de navigaţie, sau de proprietarul vasului, sau de comandant. In caz când ministrul micşorează sau anulează amenda atunci prisosul sau întreaga sumă a amenzei este înapoiată apelantului. Dacă ministrul măreşte amenda sau shimbă pedeapsa ordonând numai o mustrare în locul amenzei atunci se aplică disposiţiile cuprinse în § 10.

§ 17. — *Sumele provenite din amenzile legal percepute vor fi întrebuinţate în favoarea fondului de ajutor al marinarilor ţărei.*

§ 18. — Echipajele de orice naţionalitate sunt obligate a se supune acestor dispoziţii. Necunoaşterea lor nu va putea fi invocată.

AL V-lea REGULAMENT

Serviciul de pilotare stabilit la Porţile-de-Fer şi la celelalte Cataracte ale Dunărei-de-jos

1) Având în vedere înlesnirea şi asigurarea circulărei vaselor precum şi protecţia instalaţiunelor dela Porţile-de-Fer şi Cataractele Dunărei-de-jos s'a organizat între Stânca şi micile Porţi-de-Fer un serviciu regulat de pilotare, care, va începe a funcţiona la 1 Septembrie 1899.

2) Incepând dela această epocă vapoarele de orice soi în amonte şi în aval, precum şi vasele fără distincţie de construcţie a căror capacitate este mai mare de 100 tone şi care calează 1 metru adâncime, nu pot circula, de cât exclusiv sub conducerea unui pilot autorizat, de a funcţiona prin Cataracte, digurile şi canalele acestei secţii a Dunărei când apele au+1,50 deasupra etiajului. înălţime oficial recunoscută la Orşova pe partea Dunărei dintre *Stânca* şt *Micile Porţi-de-Fer*, şi la aceeaşi înălţime între *Kozla* şi *Micile Porţi-de-Fer*. Când mai multe vase sunt remorcate unul după altul, fiecare vas va fi condus de către un pilot. Se va excepta dela această regulă vasele care fac circulaţia locală dela un mal la celat, precum şi lotcele, plutele care nu vor fi pilotate de cât dacă vor cere proprietarii sau conductorii lor.

Vapoarele care fac remorcaj local pentru procurare de material pot ori şi când naviga fără pilot pe partea dintre Orşova şi Ogradina, însă pe partea dintre Drenkova şi debarcaderul minelor de cărbuni dela Kozla nu va putea naviga fără pilot de cât când apele vor fi 1,50 deasupra etiajului la Orşova.

3) Pilotarea va fi făcută de către autoritatea de navigaţie din Orşova prin mijlocul unor piloţi, examinaţi şi autorizaţi al căror serviciu şi acţiune este regulată prin instrucţii speciale.

4) Vasele care sunt supuse taxei de navigaţiune nu vor mai plăti şi o taxă separată pentru pilotaj.

Toate celelalte vase care sunt scutite de taxa de navigaţie sau care, conform punctului II din regulamentul de pilotaj, nu sunt supuse acestei din urmă taxe, trebue să plătească 20 coroane pentru pilotaj dacă pilotul a stat 24 ore pe vas. Şi alte 20 coroane pentru fiecare 24 ore. In caz de avarie pilotul trebue să lucreze lă scăparea vasului, dacă avariele sunt în sarcina lor; în caz contrar ei vor fi plătiţi a parte cu taxa prevăzută la No. 4 din regulament.

5) Pilotul îşi îndeplineşte datoria sub întreaga sa răspundere. El este pedepsit, pe cale disciplinară, de către autoritatea de navigaţie, şi chiar depărtat din serviciu, dacă din cauza neatenţiei sale se iveşte o împedecare în circulaţia navigaţiunei.

Pilotul, la rândul său, trebue să atragă atenţia căpitanului asupra oricărei acţiuni sau conducerl a vasului care ar fi contrară regulamentelor, şi să raporteze în scris autorităţei de navigaţie.

6) Indatoririle şi responsabilitatea pilotului sunt următoarele: în general pilotul conduce cârma şi se aşază la caz de nevoe alături de comandant pe *puntea de comandament*; el conduce vasul pe adevărata cale a navigaţiei, atrage ateuţia comandantului asupra particularităţilor fundului fluviului, asupra curenţilor, asupra semnalelor de navigaţie, şi-l orientează asupra tuturor situaţiilor locale, a căror luare aminte este necesară pentru a putea bine conduce vasul.

Responsabilitatea pilotului încetează în cazul când comandantul vasului nu ascultă de indicaţiile şi explicaţiele sale.

De altmintrelea toată responsabilitatea cade pe căpitanul vasului, chiar dacă este un pilot pe vas, pentru exacta aplicare a tuturor regulamentelor precum şi pentru buna conducere a vasului.

7) Piloţii se iau la staţiunie de navigaţie care au un birou de pilotaj şi după cererea vaselor. Cererea se poate face prin grai, telegraf, scrisoare etc.; Cererea trebueşte făcută la vreme pentru a se putea trimite pilotul cerut. In acest scop cel ce cere pilot va fixà totdeauna momentul plecărei, iar în caz de remorcaj va arătà şi numărul vaselor ce va remorca. Vasele care au un curs regulat dacă prevăd că vor avea o întârziere de trei ore peste timpul fixat, trebue de asemenea să anunţe aceasta spre a i se păstra un pilot.

8) Cererea de pilotaj trebue să fie adresată oficiului de navigaţiune din Orşova; ea poate fi adresată şi la celelalte birouri de pilotaj, şi mai cu seamă: Vasele ce se scobor să adreseze la Drenkova şi cele ce vor să meargă în amonte biuroului din Turnu-Severin.

In nici într'un caz acel vas nu se poate anunţa în acelaş timp decât la un singur biurou. Când pilotajul este prescris din cauza stărei apelor precum este arătat la § 2 al regulamentului, pentru cataractele dela Stânca cererea se poate adresa pentru aval la biuroul dela Moldova.

In cerere trebue să se fixeze şi punctul unde pilotul va părăsi vasul.

9) Comandantul vasului trebue să înscrie în imprimatele ce'i remite pi-

lotul în momentul suirei sale pe vas, toate datele ce sunt necesare, pe de o parte pentru pilotajul regulat al vasului—pe de altă parte pentru fixarea taxei de navigaţiune—precum şi în interesul statisticei navigaţiunei. Aceste date sunt relative la numele şi numărul, la specia, la numele şi titlul proprietarului, la capacitatea, calajul şi conţinutul vasului, la calitatea şi cantitatea încărcărei, la locul plecărei şi a destinaţiunei vasului. Aceste imprimate după ce vor fi complectate se vor înmâna pilotului înaintea plecărei vasului. Pilotul este obligat să se convingă de calajul vasului şi în caz când nu sunt semne visibile să măsoare din nou vasul. Controlul celorlalte date din imprimate cade în sarcina altor funcţionari a autorităţei.

10) Oficiul navigaţiunei din Orşova hotărăşte complect, după propria sa apreciare dacă în afară de piloţii şi ajutoarele lor, orânduiţi pentru serviciul vasului, se mai pot urca pe vas şi alţi piloţi fie pentru a face exerciţii, fie pentru a se duce la vreun biurou oarecare de navigaţie. Conductorul vasului trebue să dea acestor oameni un adăpost convenabil după împrejurări.

11) Reclamaţiile, plângerile şi dorinţele relative serviciului de pilotaj trebuesc adresate oficiului de navigaţiune din Orşova, care decide în cazurile eventuale de neînţelegere dintre piloţi şi conducătorii vaselor.

12) Piloţii n'au drept la o resplată separată din partea vaselor şi cererea sau acceptarea vreunei asemenea răsplăţi constitue un delict disciplinar.

ANEXA XXII

Convention provisoire entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie concernant les chemins de fer et la régularisation des Portes-des-Fer.

Signée à Berlin le 8 juillet (26 juin) 1878.

Les soussignés au nom de leurs Gouvernements respectifs, sont tombés d'accord sur ce qui suit:

1° Le Gouvernement austro-hongrois s'engage à raccorder dans le délai de trois ans son réseau de chemins de fer à celui de la Serbie à Belgrade. De son côté le Gouvernement serbe s'engage à construire, raccorder et exploiter, en conformité avec les décisions du congrès, les lignes ferrées projetées, qui se dirigeront vers son ancienne frontière d'Alexinatz, d'un côté, par Bellova et, de l'autre, par la voie Salonique-Mitrovitza. Il s'engage en même temps à construire et faire exploiter la ligne de jonction entre Belgrade et Nisch.

Les travaux de construction de ces différentes lignes devront être terminés dans le délai de trois ans.

Les deux Gouvernements agiront d'acord afin d'assurer la con-

struction et le raccordement simultané des lignes de jonction respectives, bulgares et ottomanes.

La construction et l'exploitation de ces lignes seront uniformes et les règlements y relatifs devront concorder autant que possible avec ceux en vigueur sur les grandes lignes de l'Autriche-Hongrie et sur celles du réseau de l'anciene Roumélie.

Dans ce but, il sera établi à Vienne, immédiatement après la conclusion dela paix, une Commission composée de Délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Serbie, de la Turquie et de la Bulgarie, laquelle aura pour tâche d'elaborer des conventions entre les Etats susmentionnés et les compagnies intéressées, à l'effet de mettre à exécution les stipulations qui précedent et, d'autre part, de diriger et de surveiller, au nom des Gouvernements respectifs et dans les limites de sa compétence, l'exploitation de toutes les lignes en question.

2º Les relations commercialles entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie seront réglées de manière à faciliter, autant que possible l'échange des provenances réciproques et à favoriser le développement non interrompu des rapports intimes et stables entre deux pays. Eu égard aux besoins particuliers des provinces limitrophes, le commerce de frontière sera soumis à un traitement special.

Dans cetfe intention, l'Autriche-Hongrie et la Serbie s'engagent réciproquement à conclure un traité de commerce répondant au but sus-indiqué.

On étudiera en même temps la question d'une union douanière à conclure entre les deux pays, en tant qu'il pourrait être teouvó dans l'intérêt des deux parties contractantes.

Pour quelque forme qu'on se décide, les deux parties s'engagent à conclure une convention à ce sujet aussitôt après la ratification dela paix.

Les Délégués des deux Etats se réuniront à cet effet à Vienne, quatre mois après cette date, ou plus tôt si faire se peut.

3' L'Autriche-Hongrie se chargeant de faire exécuter les travaux de régularisation des Portes-de-Fer et des cataractes d'Orsova sans demander le concours financier dela Principauté, celle-ci s'engage à accorder toutes les facilités qui pourraient être réclamées dans l'intérêt de l'execution des travaux, en tant qu'il y aurait nécessité de se servir provisoirement dela rive serbe.

Le traitement dela nation la plus favorisée est assuré â la navigation à travers les Portes-de-Fer.

Les deux Gouvernements s'engagent à faire approuver, s'il le faut, la prèsente Convention par les Corps legislatifs de leurs pays.

Berlin $\frac{\text{8 Juillet}}{\text{26 Juin}}$ 1878.

(s. s.) *I. Ristich*, *Andrassy.*

Tab. A.

Bastimente eşite din Dunăre, clasate

(vase cu pânză şi cu vapori, fără pacheboturile cari fac

ANII	Germania		Austro-Ungaria		Anglia		Franţa		Grecia		Olanda	
	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonag.	No. vaselor	Tonagiu
1856	132	19.509	239	46 035	161	32.046	34	4.078	996	157.821	104	9.817
57	17	2.888	146	24.702	168	28 912	28	3.944	872	108.235	27	3.128
58	84	12.168	116	21.018	244	43.823	95	14.964	1.018	114.844	66	7.869
59	36	5 928	117	25.023	278	65.106	20	3.886	1.132	124.853	60	7.039
1860	59	12.322	186	46.516	374	96.737	33	6.916	1.354	163.764	40	4.800
61	75	14.637	168	42.432	249	68.202	14	2.850	1.236	140.804	42	5.055
62	52	9.785	159	44.503	228	70.451	25	4.582	1.192	142.301	38	4.983
63	53	10.534	225	61.774	241	73.533	30	5.197	1.245	161.711	30	4.152
64	98	19.955	268	71.699	281	87.224	27	5.569	1.527	200.982	19	2.797
65	44	40,321	166	40.442	213	64.155	6	1.425	1.182	158.299	5	715
66	21	4.37[illegible]	161	43.324	241	82.679	9	1.736	1.055	137.048	5	706
67	21	4.775	149	43.315	273	94.456	15	3.[illegible]43	700	104.820	7	1.010
68	61	12.341	193	65.259	435	162 585	14	4.667	935	143.058	3	452
69	41	10.149	215	75.953	465	187.985	31	10.746	654	111.863	11	1.666
1870	13	3.862	223	86.377	366	136.472	38	14.033	724	110 471	7	1.136
71	16	5.060	196	73.733	381	178.858	27	12.457	700	113.312	2	347
72	3	1.479	148	56.394	299	148.089	40	25.487	807	142.187	3	1.407
73	4	1.683	136	56.674	376	217.152	43	30.414	557	94 157	—	—
74	7	4.890	143	64.642	346	216.845	41	29.050	483	83.857	—	—
75	4	3.224	117	49.529	340	259.750	38	25.965	426	79.753	—	—
76	3	3.905	114	48.950	547	452.412	43	32.318	566	107.216	4	2.559
77	—	—	19	10.189	152	119.702	7	5.860	149	29.241	—	—
78	6	2.077	105	48.817	507	417.796	43	33.318	671	120.256	1	806
79	10	7.658	142	61.110	494	412.706	49	37.221	848	182 430	—	—
1880	5	7.493	111	49.151	371	332.258	58	45.091	722	156.757	1	1.030
81	3	2.168	101	47.005	523	498 994	58	45.669	537	28 691	—	—
82	12	9.724	102	51.818	583	608 443	63	58.734	410	106.643	—	—
83	14	12.777	92	46.583	537	549.942	66	65.125	285	87.226	—	—
84	2	1.408	90	41.863	422	448.990	51	55.110	219	80.791	5	4.266
85	3	1.665	102	67 060	543	584.525	50	56.957	293	108.233	1	1.039
86	13	7.970	91	64.823	568	623.470	49	55.772	262	102.599	5	4.728
87	21	15.356	97	79.704	720	796.360	60	65.088	315	122.080	2	1.768
88	6	4.659	118	83 242	823	947 533	55	61.328	262	96.361	—	—
89	15	15.459	109	77.062	842	1.000.773	57	63.884	240	128.486	—	—
1890	34	34 858	109	80.560	778	983.862	55	61.674	235	164.993	11	11.151
91	22	25.354	107	79.954	773	990.935	37	46.499	218	168.388	8	8.887
92	21	26.258	97	82.804	638	866.758	30	39.177	224	199.491	1	1.236
93	26	32.235	63	62.244	905	1.287.762	35	43.533	249	242.707	3	3.662
94	26	30.880	69	67.043	733	1.034.097	37	45.774	251	212 604	2	3.161
95	22	26.820	83	91.009	004	906.043	26	30.561	280	258.693	—	—
96	19	21.338	103	113.113	099	1.097.737	35	45.160	252	254.739	6	7 761
97	79	31.512	110	93.036	544	855 477	27	32.060	100	116.513	3	1.410
98	27	32.685	142	181.099	446	694.773	34	4?.880	223	213.443	10	6.412
99	15	20.511	96	99.942	277	446.170	3	37.793	153	167.964	3	1.427
1900	16	22.429	81	131.503	260	458.921	24	31.712	197	256.128	3	5.333
01	21	29.579	130	218.687	461	804.304	18	28.316	233	324.965	14	21.484
02	33	42.500	144	270.061	580	1.109 328	17	25.928	319	471.208	17	29.931
03	44	5 .288	144	282.271	384	759.605	20	30.031	357	561.927	10	18.990
04	29	38.770	109	194.553	248	498.477	16	22 195	262	404 516	20	35.055
05	23	34.950	121	244.342	326	705.240	29	42.096	264	404 208	29	49.824
06	27	58.401	146	289.703	437	982.61	25	40.012	317	507.959	21	38 624
07	26	52.542	156	326.904	451	1.014.869	20	32.853	310	494.687	25	41.276
08	19	35.911	119	249.527	295	647.863	22	36.133	270	395.699	5	11.155
09	20	34 741	127	271.654	246	548.23	19	33.359	225	311.822	2	1.656
1910	26	48.236	163	349.900	461	1.039.493	34	62.160	242	359.609	10	20,246
1911	35	58 235	200	402.656	535	1.182.867	24	43.683	364	643.191	8	18.294
1912	29	68.382	143	310.974	217	548.217	18	33.374	299	568 666	4	9.637
1913	23	57.927	158	313.219	278	669.580	28	54.779	112	211.729	8	18.729
1914	21	59 630	82	161.077	187	461.810	14	26.173	157	333.030	2	5.250

după naţionalităţi (Dela 1856—1890)

serviciul regulat afectat la transportul de poştă şi călători)

Italia		Norvegia		România		Rusia		Turcia		Alte ţări		Total	
No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu	No. vaselor	Tonagiu
99	13.136	33	4.886	119	8.946	8	946	125	13.661	60	7.123	2.110	318.004
125	16.760	12	2.641	124	11.519	12	1.385	220	25.912	46	5.27[illegible]	1.797	235.301
167	25.838	37	5.639	130	10.519	25	3.288	302	30.827	74	8.525	2.358	299.322
143	21.812	19	3.740	182	13.958	27	3.676	459	44.579	69	12.349	2.542	329.949
237	39.878	25	3.927	148	13.394	48	7.409	703	70.145	81	9.871	3.288	475.679
273	47.623	15	3.547	124	10.016	57	8.292	578	52.434	71	13.074	2.902	408.966
251	47.931	20	5.282	124	10.728	63	8.550	629	46.820	61	14.456	2.842	410.372
368	81.237	15	3.634	67	7.912	91	12.143	486	41.962	34	5.130	2.891	468.919
375	87.009	28	7.638	60	6.479	116	17.212	500	44.61[illegible]	31	4.236	3.330	555.457
254	65.415	33	6.424	47	5.50[illegible]	111	12.132	473	41.276	34	4.581	2.558	410.684
205	56.035	34	12.196	53	6.096	67	9.430	437	36.785	30	4.580	2.321	394.993
217	60.863	46	15.152	30	3.724	68	7.995	328	28.438	14	2.122	1.868	369.673
432	134.621	100	26.556	42	6.772	66	9.767	621	54.146	35	6.065	3.937	626.289
409	152.471	84	20.815	49	5.957	162	27.518	647	50.786	54	10.111	2.822	665.970
374	159.076	42	11.323	54	7.343	82	14.152	549	42.376	29	7.197	2.501	593.788
225	94.928	17	5.974	42	5.025	67	7.982	535	45.020	16	3.814	[illegible].224	546.510
133	47.776	8	2.202	53	6.767	82	12.421	628	52.981	4	458	2.212	497.648
163	61.805	4	1.652	41	6.121	89	15.904	450	40.812	21	7.285	1.878	533.659
77	33.179	16	6.092	42	5.813	108	23.576	422	39.705	11	6.868	1.692	514.519
57	16.551	11	6.083	37	4.678	77	16.949	589	48.345	18	10.907	1.714	521.735
92	36.546	6	4.066	26	3.269	50	6.048	474	38.028	16	12.995	1.943	748.363
16	6.501	5	2.928	5	744	8	876	100	8.255	2	121	462	184.417
42	11.472	3	3.563	14	2.048	75	25.124	358	25.082	37	9.804	1.862	700.163
49	13.594	4	4.038	7	864	88	24.049	545	47.613	26	6.271	2.262	797.554
52	15.239	4	4.045	19	1.644	62	8.803	398	37.509	10	3.043	1.813	658.063
27	9.550	3	3.013	15	2.96	83	10.717	345	33.834	16	10.846	1.711	793.454
28	9.321	4	4.654	11	1.483	62	8.262	359	32.018	12	11.963	1.646	903.063
16	5.059	6	6.373	10	3.179	62	10.553	349	34.718	12	10.451	1.444	831.486
19	7.145	9	9.690	7	3.404	64	10.555	290	31.444	—	—	1.178	697.666
26	9.800	12	9.962	3	555	57	12.718	342	43.310	—	—	1.432	895.824
39	24.340	11	9.141	4	631	78	21.751	257	33.001	2	2.341	1.379	950.567
50	42.301	7	7.750	1	294	83	26.464	321	46.398	1	120	1.678	1.203.683
39	32.041	13	13.800	2	151	62	21.365	386	67.467	5	4.960	1.771	1.332.907
74	66.322	12	11.519	2	264	88	26.853	427	78.136	4	4.587	1.870	1.473.345
60	58.560	26	29.215	5	594	96	30.844	417	81.585	2	1.547	1.828	1.539.445
35	35.704	29	34.455	5	715	96	36.459	385	75.880	8	8.800	1.723	1.512.030
45	50.048	42	49.095	3	467	88	33.352	340	76.075	3	2.299	1.532	1.427.087
37	38.845	36	40.816	3	591	104	43.812	321	79.584	19	17.715	1.801	1.893.506
42	42.537	18	20.486	2	394	108	44.368	417	105.996	11	12.363	1.716	1.619.703
55	56.145	14	16.376	26	8.005	121	51.933	377	93.385	11	15.727	1.619	1.554.698
77	7[illegible].682	5	6.155	39	18.587	117	44.785	341	70.646	20	35.225	1.713	1.794.934
84	94.693	2	2.557	80	56.777	140	60.751	198	42.672	7	10.459	1.324	1.397.917
85	105.486	4	5.145	49	50.070	134	60.574	242	62.873	23	20.679	1.419	1.476.119
59	90.161	1	1.194	47	58.645	149	70.850	229	64.674	16	11.027	1.056	1.070.367
86	129.426	3	4.842	33	43.156	191	89.418	178	51.822	29	27.819	1.101	1.252.509
98	149.549	7	8.912	32	43.360	144	79.356	200	57.201	53	64.289	1.411	1.830.002
106	157.177	9	12.643	27	33.928	105	50.324	170	43.191	52	56.761	1.579	2.302.980
84	132.478	5	9.452	25	35.631	116	54.936	179	54.686	46	49.699	1.414	2.042.994
79	139.195	—	—	26	43.779	47	36.684	148	40.482	25	23.348	1.009	1.477.054
76	122.977	2	4.393	25	40.513	29	20.842	150	45.218	35	41.640	1.109	1.756.243
86	144.596	2	4.547	31	48.078	32	25.818	166	63.348	59	72.111	1.349	2.275.812
50	83.695	3	5.838	26	43.244	45	30.450	119	47.118	27	31.585	1.258	2.205.061
47	69.088	1	2.508	25	45.053	30	25.434	148	51.661	29	37.595	1.010	1.607.627
61	100.499	3	7.681	28	50.848	26	23.128	134	48.934	38	42.376	929	1.474.733
103	169.038	7	11.103	35	56.314	47	34.547	118	42.745	61	81.036	1.307	2.274.493
81	134.334	4	8.773	44	61.381	67	45.372	116	38.905	54	69.989	1.532	2.710.680
26	40.916	9	18.870	40	47.703	61	52.310	83	33.860	49	64.647	1.008	1.788.156
118	181.860	8	15.484	57	77.547	66	65.979	38	13.216	42	62.849	936	1.742.907
69	96.958	2	4.140	40	71.919	68	99.305	34	14.719	42	70.389	718	2.356.090

(Nota. Tonagiul este exprimat în tone

ANII	MIŞCAREA NAVIGAŢIUNEI								
	Nâvi cu pânză			Vapoare cu aburi			Mişcarea totală		
	Numărul	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc.	Numărul	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc.	Numărul	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc.
1855	2.919	495.015	169	9	1.851	206	2.928	496.866	17[illegible]
56	2.110	318.004	151	101	20.193	200	2.211	338.197	153
57	1.797	235.301	131	141	39.747	28[illegible]	1.938	275.048	142
58	2.358	299.322	127	150	44.806	299	2.508	344.128	137
59	2.542	329.949	13[illegible]	162	51.931	321	2.704	381.880	141
1860	3.288	475.679	145	203	62.420	307	3 491	538.099	154
61	2.845	391.642	137	239	59.128	247	3.084	450.770	146
62	2.807	397.593	141	208	52.425	252	3.015	450.018	149
63	2.845	450.085	165	254	69.247	271	3.099	519.332	168
64	3.259	536.653	164	189	49.241	260	3.448	585.894	170
65	2.479	389 565	157	197	52.664	267	2.676	442.229	165
66	2.221	358.176	161	210	69.273	325	2.431	427.449	175
67	1 713	314.231	183	247	79.789	327	1.960	394.020	201
68	2.604	481.647	184	404	159.475	394	3.008	641.122	213
69	2.467	500 413	202	414	176.547	426	2.881	676.960	235
1870	2.212	461.460	20[illegible]	329	139.510	424	2.541	600.970	236
71	1.864	360.768	193	390	188.955	484	2.254	549.720	244
72	1.850	305.040	164	368	193.250	525	2.218	498.290	225
73	1.403	250.008	185	475	283.652	597	1.878	533.660	284
74	1.177	192.647	164	515	321.872	625	1.692	514.519	304
75	1.212	166.665	138	502	355.070	707	1.714	521.737	304
76	1.250	196.023	157	693	552.340	796	1.943	748.363	385
77	298	49.605	167	464	134.812	822	462	184.417	399
78	1.162	164.316	141	700	535.847	765	1.862	700.163	376
79	1.541	238.526	155	721	559.028	775	2.262	797.554	353
1880	1.227	189.553	154	586	468.510	799	1.813	658.063	363
81	941	140.438	149	770	653.016	818	1.711	793.454	464
82	804	116.627	145	842	786.436	934	1.646	903.063	549
83	637	81.235	128	807	750.251	931	1.444	831 486	576
84	515	69.518	137	663	628.118	944	1.178	697.666	592
85	641	103,437	161	791	792.387	1.001	1.432	895.824	626
86	506	82.551	163	873	868.016	994	1.379	950.567	689
87	607	104.709	172	1.071	1.098.974	1 026	1.678	1.203.683	717
88	563	92.561	164	1.208	1.240.346	1.027	1.771	1.332,907	753
89	555	89.481	161	1.315	1.383.861	1.052	1.870	1.473,345	788
1890	525	90.188	172	1.303	1.449.257	1.112	1.828	1.539 445	842
91	477	82.597	—	1.246	1.429.433	—	1.723	1.512.030	878
92	408	77.372	—	1.124	1.349.715	—	1.532	1.427.087	932
93	401	84.770	—	1.400	1.808.736	—	1.801	1.893.506	1.051
94	489	93.630	—	1.227	1.526.073	—	1'716	1.619 703	944
95	467	93.715	—	1.152	1.460.983	—	1.619	1.554.698	960
96	396	71.385	—	1.317	1.723.549	—	1.713	1.794.934	1.048
97	231	40.186	—	1.093	1.357.731	—	1.324	1.397.917	1.056
98	327	69.637	—	1.092	1.406.482	—	1.419	1.476.119	1.040
99	273	61.671	—	783	1.008.696	—	1.056	1.070.367	1.014
1900	226	53.985	—	875	1.198.524	—	1.101	1.252.509	1.133
01	233	54.524	—	1.178	1.775.478	—	1.411	1.830.002	1.297
02	208	49.964	—	1.371	2.253.016	—	1.579	2.302.980	1.458
03	197	51.198	—	1.217	1.991.796	—	1.414	2.042.994	1.445
04	171	42.863	—	838	1.424.191	—	1.009	1.467.054	1.464
05	160	41.212	—	949	1.715.031	—	1.109	1,756.243	1.584
06	154	39.214	—	1.195	2.236.598	—	1.349	2.275.812	1.687
07	106	25,980	—	1,152	2.179.081	—	1.258	2.205.061	1.753
08	112	26.156	—	898	1.581.471	—	1.010	1.607.627	1.592
09	111	24.601	—	818	1.450.332	—	929	1.474.933	1.588
1910	96	20.068	—	1.211	2,254.425	—	1.307	2.274.493	1.740
11	108	27.792	—	1.424	2.682.888	—	1.532	2,710.680	1.769
12	73	14.467	—	835	1.773.689	—	1.008	1.788.156	1.774
13	34	5.606	--	902	1.737.301	—	936	1.742.907	1.860
14	37	4.086	—	681	1.352.004	—	718	1.356.090	1.889

OBSERVAŢIUNI

Pentru anii 1855-1860 coloana întâi conţine toate vapoarele ordinare de comerţ, atât cele cu pânză cât şi cele cu aburi; a doua coloană nu conţine de cât pacheboturile periodice cu vapori.

(Se înţelege sub pacheboturile periodice; năvile cu aburi cari fac curse regulate şi sunt afectate mai cu seamă la transportul de pasageri).

Dela punerea în circulaţie a liniilor ferate Cernavodă- Constanţa şi Rusciuc-Varna numărul pacheboturilor a scăzut. Dela 1872 s'a restrâns numai la vapoarele liniei Odessa-Galaţi.

In rezumat pacheboturile periodice, pentru periodul 1861-1872, figurează în coloana «Năvi cu aburi» din tablou, cu următoarele cifre:

ANII	Pacheb. period.ce		
	Numărul	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc.
1861	182	41.804	230
62	173	39.642	229
63	208	50.413	242
64	118	30.437	258
65	118	31.545	267
66	110	32.456	295
67	92	24.347	265
68	71	14.833	209
69	59	10.990	186
1870	40	7.182	179
71	30	3.210	107
72	6	642	107
73			
74			
75			
1876			

LOCUL DE INCĂRCARE									Năvi naufragiate					ANII
In porturile interioare ale fluviului			In portul Sulina			Parte în portul Sulina parte în radă			In fluviu				In reg. Deltei departe de guri	
Numărul năvilor	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc.	Numărul năvilor	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc.	Numărul năvilor	Tonagiu Total	Tonagiu Mijloc	In fluviu	In port	In radă	Total	In reg. Deltei departe de guri	ANII
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	18	18	11	1855
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	14	14	6	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	11	11	6	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	4	58
—	—	—	—	—	—		—	—	5	3	8	11	6	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	5	9	1860
2.868	369.108	129	30	8.917	297	186	72.745	389	2	—	3	3	7	61
2.721	347.272	128	134	37.710	281	160	65.036	406	2	—	8	8	4	62
2.700	381.297	141	126	33.157	263	273	104.878	384	2	—	1	1	3	63
2.933	410.657	140	195	52.214	268	320	123.033	384	2	—	1	1	1	64
2.363	333.844	141	222	65.827	296	91	42.558	468	—	1	4	5	2	65
2.070	294.055	142	210	64.594	308	151	69.340	459	—	—	—	—	—	66
1.659	276.927	167	128	38.492	301	173	78.601	454	—	1	2	3	2	67
2.640	492.412	187	244	85.705	351	124	6[illegible].005	508	3	1	3	4	3	68
2.361	453.035	192	114	35.541	312	406	188.384	464	3	1	1	2	1	69
2.067	382.648	189	333	138.203	415	141	80.119	568	3	—	2	2	1	1870
1.911	392.845	205	303	130.424	430	40	26.451	461	—	—	—	—	3	71
2.033	416.212	205	181	79.703	410	4	2.375	594	3	1	—	1	1	72
1.559	349.263	224	315	179.996	565	4	4.400	1.100	—	—	—	—	4	73
1.439	365.525	254	236	131.293	556	17	17.701	1.041	1	—	1	1	1	74
1.429	307.586	215	224	142.823	637	61	71.326	1.169	—	—	—	—	—	75
1.599	456.180	285	257	189.678	738	87	102.503	1.178	2	—	2	2	3	76
334	93.308	279	116	75.208	648	12	15.001	1.325	—	—	—	—	—	77
1.724	540.473	313	60	59.315	988	78	100.374	1.288	—	—	—		3	78
2.090	647.803	309	113	88.428	782	50	61.327	1.226	1	—	2	2	1	79
1.595	461.010	289	202	176.400	873	16	20.753	1.297	1	—	—	—	—	1880
1.498	564.492	377	160	162.241	1.014	53	66.721	1.259	—	—	—	—	1	81
1.237	454.845	369	287	294.255	1.025	122	153.963	1.262	1	—	1	1	3	82
1.157	504.831	436	225	245.586	1.091	62	81.069	1.307	2	—	—	—	—	83
928	407.452	439	191	211.551	1.107	59	78.663	1.333	1	—	—	—	—	84
1.158	581.068	502	230	257.089	1.118	44	57.667	1.310	—	—	1	1	—	85
1.175	705.855	601	150	173.113	1.154	54	71.599	1.324	1	—	—	—	—	86
1.387	860.361	620	207	230.561	1.114	84	112.756	1.342	—	—	—	—	—	87
1.530	1.045.117	683	152	170.663	1.125	89	117.127	1.316	-	—	—	—	—	88
1.568	1.099.098	701	184	209.499	1.138	118	164.748	1.396	—	1	1	1	1	89
1.519	1.145.054	754	178	204.073	1.146	131	190.318	1.453	—	—	1	2	1	1890
1.416	1.128.612	—	191	217.513	—	116	165.905	—	—	—	—	—	—	91
1.327	1.163.842	—	130	144.713	—	75	118.532	—	—	—	—	—	—	92
1.577	1.578.781	—	98	114.578	—	126	200.147	—	—	—	—	—	—	93
1.391	1.192.649	—	183	199.419	—	142	227.635	—	—	—	—	-	—	94
1.368	1.214.658	—	218	281.213	—	33	58.827	—	1	—	—	—	—	95
1.426	1.376.933	—	274	388.239	—	13	29.762	—	—	—	—	—	2	96
1.016	962.753	—	305	428.611	—	3	6.553	—	—	—	—	—	—	97
1.139	1.095.325	—	277	374.655	—	3	6.226	—	—	—	—	—	—	98
834	774.542	—	210	292.352	—	2	3.473	—	—	—	—	—	1	99
908	940.040	—	187	208.048	—	6	14.421	—	—	—	—	-	—	1900
1.074	1.286.675	—	329	522.977	—	8	17.350	—	—	—	—	—	—	01
1.131	1.506.883	—	431	752.782	—	17	43.315	—	—	—	—	—	—	02
1.111	1.494.854	—	277	480.468	—	26	67.672	—	1	—	—	—	—	03
723	946.877	—	275	497.910	—	11	32.267	—	—	—	1	1	—	04
792	1.111.500	—	291	564.911	—	26	79.832	—	—	—	-	—	—	05
914	1.365.373	—	377	737.110	—	58	173.329	—	—	—	—	—	—	06
800	1.239.177	—	349	698.837	—	109	267.047	—	—	—	1	1	—	07
713	1.080.740	—	249	518.720	—	[illegible]	8.167	—	—	—	—	—	—	08
772	1.190.510	—	155	280.115	—	2	4.308	—	—	—	—	-	—	09
942	1.533.776	—	356	695.444	—	9	25.273	—	—	—	—	—		1910
986	1.612.058	—	536	1.073.285	—	10	25.337	—	—	—	—	—	—	11
612	1.016.973	—	374	707.562	—	22	63.621	—	—	1	—	1	—	12
582	1.029.145	—	349	697.579	—	5	10.183	—	—	—	1	1	—	13
448	754.556	—	265	584.289	—	5	17.245	—	—	—	—	—	—	14

ANEXA XXIV

PROJET DE RÉGLEMENTATION

du régime de la navigation et de la police fluviale sur le Danube

TITRE I

Régime général de la navigation du Danube

Art. 1.—La navigation continuera à être entièrement libre sur tout le Danube. Les bâtiments marchands de toutes les nations y effectueront librement le transport des passagers et des marchandises ou le remorquage, sous les conditions d'une parfaite égalité, sans autres restrictions que celles prévues dans la législation sur le cabotage de chaque riverain.

Art. 2.—Il ne sera perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises, tant qu'elles se trouveront à bord des bâtiments, transports ou radeaux.

Art. 3.—Les Etats riverains ont le droit de percevoir dans leurs ports respectifs des droits de quai, grue, balance, magasinage, de débarquement ou embarquement, pour les établissements existants ou à établir.

Toutefois ces droits devront être prélevés indistinctement suivant des tarifs fixes et publics, sans égard à la provenance des bâtiments et de leur cargaison, indépendamment de la nature des marchandises, et pour autant seulement que les bâtiments assujettis à ces droits auraient profité des dits établissements.

Il est bien entendu que ces tarifs ne pourront être une source de revenus financiers, mais qu'ils produiront seulement la quotité nécessaire au paiement de l'intérêt et à l'amortissement du capital de premier établissement et d'entretien dans les ports, et formeront une caisse spéciale. L'amortissement une fois opéré, les tarifs ne représenteront plus que la quotité nécessaire à l'entretien.

Art. 4.—Les ponts à établir sur le fleuve seront construits de façon à ne pas entraver la navigation, soit par

des piles trop rapprochées soit par des tabliers trop peu élevés et seront construits sur des plans approuvés par la commission.

Les plans des ponts devront être communiqués à la Commission centrale du Danube.

Art. 5.—Les moulins fixes établis sur la voie fluviale, les moulins flottants, les pêcheries et les roues d'irrigation ne devront pas entraver la navigation ni le passage des embarcations.

Ils seront établis sur les parties du fleuve qui ne servent pas de passage aux navires, et leur emplacement sera choisi de façon à ne pas nuire au libre écoulement des eaux dans le lit du fleuve.

Art. 6.—Les lignes douanières suivront partout les rives du fleuve sans jamais le traverser. Il s'ensuit que les bâtiments, transports, radeaux, etc. tant qu'ils sont en voie de navigation ou à l'ancre dans le lit du fleuve, en dehors des ports sans faire aucune opération de commerce avec la rive, sont entièrement en dehors de toute action des douanes.

En conséquence, les Etats riverains ne peuvent percevoir les taxes douanières qu'à l'égard des marchandises débarquées sur les rives et cette interdiction s'applique même aux bâtiments, transports ou radeaux traversant les sections du fleuve, dont les deux rives appartiennent au même Etat.

Art. 7.—Le transit est absolument libre pour les marchandises de toutes les nations, quelle que soit leur provenance et leur destination.

Lorsqu' un bâtiment, transport ou radeau traverse une section fluviale dont les deux rives dépendent d'un seul Etat, les capitaines ou patrons ne sont pas assujettis à d'autres formalités quant aux marchandises transportées en transit, qu'au plombage ou à la surveillance d'un agent douanier, exercée à bord jusqu'au point où les deux rives ou l'une d'elles cessent d'appartenir au dit Etat. L'agent douanier, pendant son séjour à bord, a droit à la nourriture, au chauffage et à l'éclairage sur le même pied que les hommes d'équipage, mais sans autre rémunération quelconque.

Le bâtiment sera tenu de donner passage gratuit au dit agent douanier, sans nourriture, ni autres frais, au moins jusqu'au dernier port national qu'il touchera dans son premier voyage de retour.

Art. 8. — Le chargement et le déchargement des marchandises transportées sur le Danube ne peuvent être effectués ailleurs que dans les ports ou échelles pourvues de stations douanières, sauf autorisation spéciale de l'Etat riverain respectif.

Lorsque le capitaine, patron ou conducteur, est obligé de suspendre son voyage pour cause de force majeure et qui compromettrait le salut du bateau, du radeau ou de la cargaison, il est autorisé à débarquer tout ou partie de sa cargaison, ou à faire atterrir son radeau sur tout autre point que les ports ou échelles désignés ci-dessus et pourvus de stations douanières, à charge pour lui de prévenir immédiatement les préposés de la douane ou de l'autorité locale la plus voisine, afin que ceux-ci puissent constater les causes qui l'ont forcé d'aborder et prendre les mesures nécessaires pour surveiller les marchandises débarquées.

Si les marchandises voyageant entre deux ports ou échelles du pays, comme il est prévu à l'article 7, étaient plombées ou scellées au moment du débarquement causé par force majeure, les plombs ou scellés seront remplacés au moment du rembarquement par l'autorité douanière qui est intervenue après l'accident, et les marchandises ne peuvent être soumises pour continuer leur route à aucun droit d'exportation, d'importation ou de transit.

Il est bien entendu que le capitaine, patron ou conducteur, est tenu de se soumettre pendant le temps que tout ou partie de sa cargaison se trouve à terre à toutes les mesures légales que l'autorité douanière du lieu juge nécessaire de prendre pour prévenir toute importation clandestine, ainsi qu'aux frais exigés par cette surveillance.

Art. 9. — Lorsqu'un capitaine, patron ou conducteur, sera convaincu d'avoir fait ou tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Danube pour mettre sa personne ou les marchandises, objet de la fraude accomplie ou tentée, à l'abri des poursuites qui seraient dirigées par les autorités douanières, conformément aux lois de chaque pays riverain.

Art. 10. — Les bâtiments de mer ne sont tenus de produire d'autres documents que leurs papiers de bord. Les bâtiments ou transports fluviaux devront être munis des documents nécessaires, délivrés par l'autorité dont ils relèvent, suivant les prescriptions de la Commission centrale du Danube et reconnues par celle-ci, pour constater

le nom, la nationalité, la capacité, l'état de navigabilite du bâtiment ou transport, l'état des chaudières et l'identité du capitaine ou patron et des hommes d'équipage, ainsi que le droit du capitaine et du mécanicien de conduire le bateau et la machine.

Les petites embarcations et les barques de pêche sont dispensées de se faire délivrer les actes spécifiés dans le présent article; les patrons et les hommes d'équipage sont simplement tenus de se munir de documents nécessaires pour constater leur identité et celle de leur embarcation. Il est bien entendu, d'ailleurs, que cette disposition ne porte aucune atteinte aux lois et règlements ayant pour objet l'exercice de la pêche dans les eaux de chacun des états riverains.

Art. 11. Aucun moulin ni autre établissement, aucune construction, aucune prise d'eau ne pourront être créés de manière à interrompre la circulation sur le chemin de halage existant, et ces chemins seront entretenus en état de viabilité.

Les mêmes règles s'appliqueront aux chemins de halage nouvellement établis, ainsi qu'aux prolongements des chemins existants.

Art. 12. Les dispositions quarantenaires seront conçues de manière à concilier dans une juste mesure les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et fluvial.

En tout cas elles devront être raccordées à la législation sanitaire des pays riverains.

TITRE II

Police de la navigation

Préliminaires

Dans les règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile et non à la vapeur, doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte on non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

Le mot navire à vapeur doit comprendre tout navire mû par une machine.

Un navire fait route ou est en marche, dans le sens de ces règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué.

On entend, dans ce règlement, par les mots: „coup bref de sifflet" un son d'environ une seconde de durée, et par les mots: „coup prolongé de sifflet" un son d'environ 4 à 6 secondes de durée.

CHAPITRE I-er

Art. 13.—Tout bâtiment à vapeur marchand, d'une puissance au-dessus de cinquante chevaux *indiqués*, naviguant dans le fleuve, est tenu de donner gratuitement passage *aux inspecteurs* et aux sous-inspecteurs agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de prendre leurs embarcations en remorque.

Art. 14. — Les bateaux de service de la **Commission de riverains** porteront un pavillon *spécial qui sera identique à celui de la Commission Européenne, sauf les lettres portées sur la bande bleue de ce pavillon lesquelles seront ultérieurement déterminées.*

Art. 15.—Les capitaines, *patrons ou conducteurs de barques* et leurs équipages, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur seront donnés en vertu du présent règlement, par l'inspecteur, les sous-inspecteurs, les capitaines du port ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils ne peuvent refuser, lorsqu'ils en sont requis, d'arborer leur pavillon, de décliner leurs noms et le nom de leurs bâtiments, ou d'indiquer leur destination et leur provenance, *ni de produire leur rôle d'équipage ni de se présenter en personne pour être interrogés ou faire leur déposition.*

Art. 16.— Dans tous les endroits convenables du Danube, *les Etats riverains feront établir* des échelles fluviales, pour mesurer la hausse et la baisse des eaux, et l'on affichera le tableau des profondeurs dans les ports principaux.

Art. 17.— L'inspecteur, les sous-inspecteurs et les capitaines de port prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs *propres* équipages, *en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigeantes, ou à leur défaut, par deux autres capitaines.* Ils n'exercent, toutefois, cette partie de leurs attri-

butions qu'autant que l'un des intéressés ait réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

Art. 18.—En cas d'échouement ou de naufrage, *ainsi qu'en cas d'avaries*, les sous-inspecteurs et les capitaines de port, chacun dans son ressort, se rendent sur les lieux et portent les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses appareils, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Ils constatent les faits et dressent un procès-verbal.

Après quoi, ils se dessaisissent de l'administration du sauvetage et remettent les actes dressés par eux à la plus proche autorité compétente.

Art. 19. — Au cas où il deviendrait nécessaire de signaler éventuellement les passes difficiles et les endroits où il est défendu de jeter l'ancre, on suivra le système de signaux adopté en aval de Braïla.

Art. 20. — Tout capitaine, patron ou *conducteur* d'un bâtiment quelconque ou d'un radeau, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment *ou radeau* ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments *ou radeaux*, soit aux échelles, bouées, signaux, chemin de halage et autres établissements servant à la navigation, placées sur le fleuve ou sur les rives; et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même. *En outre, il est tenu de se conformer strictement aux prescriptions contenues dans les Avis aux navigateurs publiés par les autorités de la police du fleuve.*

En se conformant aux dispositions ci-après du présent règlement, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation aux règles prescrites afin de parer à un péril immédiat.

CHAPITRE II

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent

Art. 21. — En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route que lui, et à deux bâtiments allant en sens contraire,

de se croiser sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

Art 22. — Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un *point qui n'offre* pas une largeur suffisante, il doit ralentir sa marche et, en cas de besoin, même s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi.

Lorsqu'un bateau à vapeur naviguant à la descente trouve, sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes, des bâtiments engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup prolongé de sifflet, et doit au besoin ralentir sa course jusqu'à ce que tout danger de collision ait disparu.

Dans les passes étroites, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

Art. 23. — Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord. Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi, il est responsable devant le tribunal compétent des accidents survenus.

En cas de rencontre, tout bâtiment à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre en donnant au bâtiment rencontré les signaux spécifiés ciaprés.

Un coup bref de sifflet pour dire :

„Je *viens* sur tribord".

Trois coups brefs de sifflet pour dire :

„*Je marche en arrière* à toute vitesse" :

L'emploi de ces signaux est facultatif, en tant que les bâtiments qui se rencontrent sont conduits suivant les prescriptions du présent réglement, mais il est obligatoire toutes les fois qu'en cas de rencontre on déroge à ces règles de con-

duite; et cela sans préjudice pour les responsabilités encourues par les capitaines qui ne peuvent prouver en cas d'avaries qu'ils ont été dans l'imposibilité de manoeuvrer comme il est prescrit.

Le bâtiment qui *a donné un de ces signaux* est tenu d'y conformer sa marche, *mais* le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Art. 24. – Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mat un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal éclairé à verre blanc pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment, qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

Art. 25. — Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent,

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne *les signaux prescrits* par l'article précédent avant d'être arrivé à petite distance et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Art. 26. — Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant, soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, se ranger le plus près possible de l'une des rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Art. 27. — Les bâtiments qui naviguent en louvoyant veillent, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bâtiments à vapeur.

Tout navire vent-arrière ou courant largue doit s'écarter de la route d'un bâtiment qui est au plus près ou qui est à la dérive.

Art. 28.—Les capitaines ou patrons des bâtiments portant forte charge, ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bateaux à vapeur de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés à l'alinéa précédent, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour les dits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Art. 29. — Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles *24 et 25* ci-dessus, lorsqu'un convoi vient en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec *les* bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article *23* ci-dessus pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu, d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 23 ou 25 ci-dessus.

Les remorqueurs doivent se munir d'un mât d'une hauteur de 10 à 15 mètres mesurée à partir de la surface de l'eau, et hisser en haut de ce mât, pendant le jour et lorsqu'ils remorquent un convoi, un pavillon rectangulaire bleu foncé de 2 mètres de large sur ½ mètre de haut.

Art. 30.—En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines ou conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 24 et 25 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles.

Les capitaines et conducteurs de remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent, d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Il est interdit, dans tous les cas, de naviguer dans le fleuve avec plus de trois bâtiments amarrés bord à bord.

CHAPITRE III.

Règles pour le halage.

Art. 31. — Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à *bras d'hommes*, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

Art. 32. — Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtiments halés, si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtiments halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 24 et 25 ci-dessus, se ranger le plus près possible contre la rive qu'ils longent.

Art. 33. — Il ne peut y avoir, en dehors des ports, plus de trois bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord le long des chemins de halage.

CHAPITRE IV

Règles pour la navigation pendant la nuit et par un temps de brouillard.

Art. 34. — Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil), doit être muni : a) d'une lumière blanche, facilement visible à la

distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, sur la partie avant du navire, à une hauteur au dessus du platbord qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10 et si la largeur du navire dépasse 6 m. 10, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du plat-bord dépasse 12 m. 19; b) d'une lumière verte à tribord; c) d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant de telle manière que le feu vert ne puisse pas être apercu de babord avant, ni le feu rouge de tribord avant.

Tout bâtiment à voiles d'une jauge brute au dessus de 20 tonneaux, lorsqu'il fait route à la voile ou en remorque, porte les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont il ne doit jamais faire usage.

Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de coté, deux feux blancs brillants placés en tête du mât verticalement à 1 m. 83 l'un au-dessus de l'autre, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur. Ils peuvent, en outre, porter en arrière de la cheminée ou du mât de l'arrière un petit feu blanc sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Les embarcations à vapeur, à pétrole, etc., qui n'ont pas de mât, porteront les deux feux de côté et le feu blanc, placés comme il est indiqué plus haut pour les bâtiments à vapeur, mais la hauteur du feu blanc pourra être moindre que 6 m. 10, sans toutefois être inférieure à la hauteur de leur cheminée.

Les bâtiments à voiles d'une jauge brute au-dessus de 20 tonneaux et toute embarcation non mue par un moteur, lorsqu'ils font route doivent avoir prêt sous la main un fanal éclairé, qu'ils montreront assez à temps pour prévenir un abordage, lorsqu'ils approchent d'un navire ou s'ils en voient s'approcher un.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacune de leurs extrémités si leur largeur ne dépasse pas 10 mètres ou bien un feu blanc à chacun de leurs angles, lorsque la largeur du radeau dépasse 10 mètres.

Art. 35. — Les bâtiments *à vapeur* et à voiles, les

convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer que lorsqu'ils aperçoivent distinctement la rive qu'ils suivent.

Tout bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, *ainsi que tout convoi à la remorque* en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bâtiment suivant la même route que lui, est tenu *d'avertir ce bâtiment* en lui montrant une lumière blanche à l'arrière.

Art. 36. — Par un temps de brume, de brouillard, de neige ou pendant les forts grains de pluie, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'à vitesse réduite et les capitaines sont tenus de régler leur marche suivant l'état atmosphérique de manière à rester toujours maîtres de leurs mouvements et à pouvoir s'arrêter à temps, en cas d'obstacle.

Les bâtiments à voiles doivent également régler leur marche par une voilure convenable.

Les bâtiments à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, sont tenus de donner des coups de sifflet prolongés à des intervalles de deux minutes au plus et les voiliers de sonner le cornet de brouillard ou tout autre instrument qu'ils auraient à bord; mais en aucun cas la cloche ne doit être tintée lorsqu'un bâtiment est en mouvement. Si l'état atmosphérique ne leur permet pas d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient ou vers laquelle ils se dirigent, *ils doivent jeter l'ancre.*

CHAPITRE V

Règles pour les bâtiments au mouillage.

Art. 37. — Il est expressément défendu *de mouiller* ou de s'amarrer dans le chenal de navigation de manière à entraver la marche des bâtiments.

Art. 38. Tout navire au mouillage dans le lit du fleuve, en cas de brouillard ou lorsque l'état atmosphérique ne permet pas d'apercevoir les bâtiments en cours de navigation, est tenu tant de jour que de nuit de faire tinter la cloche du bord rapidement pendant cinq secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute.

Les radeaux et les schlepps qui se trouvent en pareilles circonstances doivent héler du porte-voix ou faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Les navires, schlepps ou radeaux accostés à la rive sont dispensés de ces obligations.

Art. 39.— Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal blanc éclairé qui est placé à une hauteur n'excédant pas 6 m. 10. *au-dessus du platbord, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval à une distance d'au moins un mille.*

Les bâtiments à vapeur ou à voiles de 45 m. 72 ou plus de longueur, lorsqu'ils sont au mouillage, doivent porter, outre le feu prévu par l'alinéa précédent, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu pareil qui doit être plus bas que le feu de l'avant.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 34 ci-dessus, sauf les feux des deux angles, du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer.

Art. 40.—Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans le cas d'échouement prévu dans le chapitre VII ci-après, un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

CHAPITRE VI

Règles spéciales pour les radeaux

Art. 41. — Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds du fleuve offrant la moindre profondeur, dans le parcours qu'ils doivent traverser.

Art. 42. — Tout radeau ou train de bois ne devra pas dépasser les dimensions prescrites par l'autorité de la police fluviale pour la section du fleuve où ils sont destinés à flotter.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le fleuve, de manière à entraver la navigation, qui n'est pas remis à flot dans les quarante-huit heures, peut être allégé et démonté même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

CHAPITRE VII

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage

Art. 43. — Tout capitaine ou patron d'un bâtiment échoué dans *la partie navigable du fleuve, est tenu de hisser pendant le jour, dès l'aube, deux ballons noirs de 0 m. 60 de diamétre à 1 m. 80 au moins de distance l'un de l'autre, dans l'endroit où ils seront le plus apparents. Pendant la nuit, il est tenu, outre les feux de mouillage prévus à l'article 36, d'exposer sur un point de la mâture, convenablement placées et visibles à distance, deux lanternes éclairées globulaires à verre rouge, à une distance l'une de l'autre d'au moins 1 m. 80. Dans tous les cas il est tenu, à l'approche d'autres bâtiments ou radeaux, de les avertir à temps de son immobilté par des coups de sifflet prolongés et intermittents ou de cornet de brume.*

En cas de naufrage ou d'échouement dans les passes étroites du chenal navigable. tout capitaine, ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau est en outre tenu de placer sur un point convenablement situé et tout au moins à un kilométre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Art. 44. — Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

Art. 45. — Tout naufrage dans le fleuve est réputé suspect, hors les cas exceptionnels, et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'il est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du capitaine ou de son équipage.

Art. 46. — Si un bâtiment vient à faire naufrage, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre la rive si elle est proche et dans le cas contraire pour le placer dans toute autre partie du fleuve, de manière à dégager le chenal navigable.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal des agents de la police ait été dressé.

Il est interdit au capitaine et à l'équipage d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoique ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles, etc.

Art. 47. — Aussitôt après le naufrage *ou l'échouage*, le capitaine du bâtiment, ou le pilote s'il y en a un à bord, fait prévenir le plus promptement possible les agents préposés à la *police* du fleuve.

Art. 48. — Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre les mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera abandon de son bâtiment et de laisser dans ce cas toute latitude à l'inspecteur pour les dispositions à prendre, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'inspecteur *ou de son délégué;* dans ce dernier cas l'inspecteur *ou son délégué* dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Art. 49. — Si, hors le cas de nécessité immédiate prévu par l'article précédent, l'enlévement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est ultérieurement jugé urgent ou nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, les propriétaires assureurs et tous autres ayants- droits, sont tenus de l'effectuer et parachever dans le délai qui leur est fixé par l'inspecteur; à défaut de quoi, les travaux sont exécutés d'office par l'autorité *compétente* dans la limite déterminée par le sus-dit article *48*.

Art. 50. — Tous travaux entrepris, soit par des particuliers, soit par des compagnies, pour opérer le sauvetage des bâtiments naufragés ou de leurs cargaisons, s'effectuent sous la surveillance de l'autorité *de la police fluviale*. Ces travaux peuvent être interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave à la navigation, de même qu'ils peuvent être continués ou repris d'office par l'autorité susnommée, dans le cas ou ils auraient été abandonnés ou suspendus, le tout sur une simple notification faite aux ayants-droits par l'inspecteur de la navigation.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les agents *de la police fluviale* peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs dans le fleuve, *dans les ports*, ou en dehors des ports, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite de l'inspecteur, des sous-inspecteurs *ou des capitaines de port*, qui délivrent s'il y a lieu, cette autorisation et réglent le mode d'enlévement ainsi que la destination des objets abandonnés.

CHAPITRE VIII

Règles pour le rejet du lest

Art. 51. — Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial.

Le déchargement à terre peut être opéré sur les emplacements désignés par les autorités locales, comme lieu de dépôt public, ou sur les points déterminés par les agents préposés à la police de la navigation et désignés dans un avis dûment public.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

Art. 52. — Pour assurer l'exécution de la disposition qui précède, relative au jet du lest, les capitaines ou patrons sont tenus de conserver à bord, pendant toute la durée du voyage, en amont, le certificat délivré par le capitaine du port de Soulina et constatant le tirant d'eau des bâtiments naviguant sur lest, de même que tout autre document délivré au bâtiment en cours de voyage, pour constater un déchargement de lest. Ces certificats doivent être présentés à toute réquisition des agents préposés à la police.

CHAPITRE IX

Des opérations d'allège au cabotage

Art. 53. — Les opérations d'allége peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiment à voiles ou allèges.

CHAPITRE X

Du remorquage

Art. 54. — L'industrie du remorquage est entièrement libre pour les bateaux à vapeur de tout pavillon, *qui sont tenus seulement de posséder les actes et certificats prévus par les articles 10, 77 et 78.*

Les remorqueurs dont la licence est valable sur la partie

du fleuve située entre Braïla et Soulina, peuvent effectuer des opérations de remorquage sans aucune nouvelle formalité ni déclaration aussi sur la partie comprise entre Braïla e' les Portes de Fer.

Art. 55.—Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant et ne se trouve en sécurité de mouillage,

Art. 56. — Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante et qu'il en résulte un dommage ou une entrave pour la navigation, le capitaine est passible de l'amende prévue pour contravention à l'artic!e *20*, sans préjudice de la responsabilité qu'il encourt devant les autorités civiles pour les dommages qui peuvent en résulter.

Art. 57. En cas d'éehouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur en continuant son voyage est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de *la police* qu'il rencontre.

En régle générale, le remorqueur ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pou- remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué.

Les dispositions du présent article, et des articles 55 et 56 qui précèdent, sont obligatoires pour tous les bâtiments employés à en remorquer d'autres, soit habituellement, soit accidentellement.

CHAPITRÉ XI

De la police des ports

Art. 58. Aucun navire ne peut entrer dans un port, ni en sortir, sans hisser son pavillon national.

Art. 59.—Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port, de changer de mouillage, *d'accoster leurs bâtiments plus*

ou moins près de la rive ou de les en éloigner, de larguer ou filer les amarres, d'exécuter toute autre manoeuvre du même genre reconnue nécessaire par les dites autorités.

L'usage des sirénes à vapeur est rigoureusement interdit aux bâtiments en marche ou stationnant dans l'étendue des ports.

Art. 60.—Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière.

Art. 61. Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent aux poteaux établis à cet effet le long des rives ou aux bâtiments déjà mouillés. Le corps du bâtiment le plus rapproché de la rive sert de passage aux autres. Les bâtiments *à voiles* rentrent leur bâton de foc, *et tout bâtiment doit rentrer ses* bout-dehors qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

Art. 62. Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivee, au bureau du capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord.

Si les navires ne s'arrêtent pas plus de vingt-quatre heures dans le port, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux capitaines aprés l'accomplissement des formalités prescrites ; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du capitaine de port, par l'entremise duquel ils peuvent être transmis, s'il y a lieu, aux autorités compétentes: sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment.

Art. 63. Tout bâtiment stationnant dans un port est tenu d'avoir toujours à sa disposition assez d'hommes pour exécuter les manoeuvres qui pourraient devenir nécessaires.

Art. 64. Les embarcations des ports ou des bâtiments mouillés dans un port, ne peuvent se déplacer pendant la nuit sans porter un fanal blanc *éclairé.*

Art. 65. Il n'est permis de chauffer dans l'intérieur des ports, du goudron ni de la poix, à bord des bâtiments. Les fumigations ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation du capitaine de port.

Les capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques autres que des lampes à verre ou des lanternes.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de dynamite, de poudre à canon ou de mine, ou d'autres matières explosibles ou inflammables, est tenu d'en faire

immédiatement sa déclaration aux agents préposés à la police du port, avant de prendre son mouillage, et de produire l'autorisation dont il doit être muni pour l'importation de ces matières.

Art. 66. Les bâtiments, ayant du pétrole à bord, ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure des ports, eu aval de tous les autres bâtiments. à l'endroit qui leur sera désigné par les capitaines de port.

Les bâtiments ayant à bord des matières explosives ne peuvent mouiller ou s'amarrer que dans la partie des ports désignée à cet effet par les capitaines de port et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine.

Art 67. Tout bâtiment mouillé dans un port est tenu de porter son nom sur une partie facilement visible.

Les capitaines des bâtiments stationnant dans un port sont obligés de dénoncer sans retard aux capitaines des ports tout cas d'abordage ou d'avaries dans lequel leurs bâtiments auraient été engagés, ainsi que tout cas de décès survenu à bord.

Art. 68. Avant de quitter un port, les capitaines sont tenus de se présenter au bureau du capitaine de port, pour obtenir leur expédition et pour payer ou consigner le montant des amendes qui leur seraient infligées en vertu du présent règlement.

CHAPITRE XII

Du service de pilotage

Art. 69. Le pilotage sur le fleuve est facultatif.

Art. 70. En dehors du pilotage qui s'exerce librement il y aura un service spécial facultatif de pilotes brevetés pour les bâtiments qui naviguent sur le fleuve entre ies Portes de Fer et Braïla. Ces pilotes sont placés sous l'autorité de l'inspecteur qui leur délivre un brevet de pilote. Ils sont tenus de faire viser ce brevet chaque année par l'inspecteur ; à défaut de l'accomplissement de cette formalité, le brevet cesse d'être valable.

Art. 71 . — Un tarif de pilotage sera élaboré par l'autorité préposée à la surveillance des règlements pour les pilotes brevetés.

Art. 72. — Les sous-inspecteurs et les capitaines de port, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes et les capitaines de commerce, lorsqu'une intervention est réclamée.

Art. 73. — Les pilotes sont tenus de dénoncer, soit aux agents de l'inspection, soit aux capitaines des ports les contraventions commises en leurs présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allège ayant pour objet de remettre à flot le bâtiment échoué qu'ils ont conduit lors de l'accident.

Art. 74. — Les pilotes brevetés qui, par incapacité, ou mauvaise volonté, ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice de l'action civile que les ayants-droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

CHAPITRE XIII

De la jauge officielle et des conditions que doivent remplir les navires, capitaines et mécaniciens pour la navigation entre Ulm et Braïla

Art. 75. — *La Commission* riveraine arrêtera les méthodes officielles pour déterminer le jaugeage des bâtiments destinés à naviguer sur le Danube, entre Ulm et Braïla et les Portes de Fer. Ces méthodes seront autant que possible semblables à celles adoptées par la Commission Européenne du Danube et ausi en rapport avec les types des bâtiments à vapeur ou à voiles schlepps, etc., employés à la navigation du fleuve en amont de Braïla.

Le Commission riveraine prescrira en même temps les règles pour le calcul du tonnage qui servira de base aux prélèvements des droits de port par les Etats riverains.

Art. 76. — Les bâtiments quels qu'ils soient, doivent avoir dans leur structure, leur gréement et différents agrès, la solidité nécessaire pour porter les charges auxquelles ils sont destinés, ainsi qu'à la navigation du Danube.

Les machines, les outils et les chaudières des bâtiments

à vapeur doivent satisfaire aux conditions requises par la Commission pour leur bon fonctionnement et pour la sûreté de la navigation ainsi que des personnes se trouvant à bord.

Art. 77. — Les autorités étrangères qui délivrent les certificats prescrits par l'article 10 du présent Réglement aux bâtiments ou transports naviguant entre Braïla et Ulm, doivent être reconnues par la Commission riveraine pour que les certificats soient valables devant les autorités de la police. La Commission déterminera en outre, la durée de valabilité de ces certificats pour cette partie du fleuve.

Quant aux bâtiments ou transports ne possédant pas ces certificats, ou dont les certificats ne seraient plus reconnus valables, ils seront visités par les experts officiels aux époques prescrites et s'ils remplissent les conditions voulues, la Commission leur délivrera les certificats nécessaires.

Art. 78. — Ne peuvent remplir les fonctions de capitaine ou de chef-mécanicien que les personnes possédant des brevets délivrés à cet effet par la Commission ou les autorités reconnues.

La Commission règle les conditions que doivent remplir les capitaines ou chefs mécaniciens pour avoir droit aux brevets.

Art. 79.— Tout contravention à l'article vingt (20) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

Le maximum peut être porté à mille francs, dans le cas où il a été contrevenu aux dispositions de cet article par un acte volontaire, commis de mauvaise foi, et de nature à compromettre la sécurité des bâtiments ou des échelles, bouées, signaux, chemins de halage, et autres établissements servant à la navigation.

Art. 80. — Toute contravention à l'une des dispositions des articles 31, 32, 33 du second alinéa de l'article 46, de l'article 47 et du quatrième alinéa de l'article 54, est punie d'une amende de cinq à trente francs.

Art. 81. — Toute contravention à l'article 50 est punie d'une amende de cinq à quarante francs.

Art. 82. —Toute contravention à l'une des dispositions des articles 13, 15, 21, 22, 37, 41, 43, 52, à la disposition du troisième alinéa de l'article 54, ou à celles du second alinéa de l'article 57, est punie d'une amende de 5 à 50 francs.

Art. 83.—Toute contravention aux dispositions de l'article 26 est punie d'une amende de 5 à 60 francs.

Art. 84.—Toute contravention à l'article 38 est punie d'une amende de 5 à 80 francs.

Art. 85. — Toute contravention aux dispositions des articles 29 et 30, est punie d'une amende de 10 à 80 francs.

Art. 86. — Toute contravention aux dispositions des articles 23, 25, 34, 40, est punie d'une amende de 5 à 100 francs.

Art. 87.—Toute contravention aux dispositions des articles 24, 35, 36, 55, est punie d'une amende de 10 à 100 francs.

Art. 88.—Toute contravention à l'une des dispositions des articles 58, 60, 61, 62, 63, 67, est punie d'une amende de 5 à 40 francs.

Art. 89.—Toute contravention à l'article 64 est punie d'une amende de 5 à 50 francs.

Art. 90.—Toute contravention à l'article 68 est punie d'une amende de 5 à 100 francs.

Art. 91. — Toute contravention aux dispositions des articles 65 et 66 est punie d'une amende de 5 à 200 francs.

Art. 92. — Toute contravention aux dispositions de l'article 73 est punie d'une amende de 5 à 50 francs.

Art. 93. — Toute offense ou injure commise, et toute menace proférée contre les agents préposés au maintien de la police de la navigation, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits agents tiennent le pouvoir, est punie d'une amende de cinq francs et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à deux cents francs, sans préjudice de la poursuite devant l'autorité compétente.

Art. 94. — Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 95. — Le maximum des amendes peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive lorsqu'une contravention se renouvelle dans l'espace d'un an.

Art. 96. — Indépendamment des amendes auxquelles

ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

Art. 97. — Les capitaines et patrons sont responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 98. — En tout état de cause, le bâtiment remorqueur ou allège à bord duquel une contravention a été commise demeure affecté par privilège au paiement de l'amende encourue pour le recouvrement de laquelle il peut être séquestré par les agents préposés à la police du fleuve.

Art. 99. — Les inspecteurs et les sous-inspecteurs de la navigation et les capitaines de port connaissent des contraventions commises dans l'étendue de leur ressort contre les dispositions du présent règlement et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

La notification de leurs sentences est faite par l'entremise du capitaine du port où le bateau se trouve, ou hors des ports directement par les inspecteurs et les sous-inspecteurs.

La notification peut aussi être faite valablement par l'entremise de l'autorité consulaire du pavillon.

Art. 100. — Le montant des amendes est versé à la caisse de la commission des riverains.

Art. 101. – Les appels contre les jugements de condamnation rendus en première instance par les agents de police sont portés dans les trois mois de la notification devant la commission des riverains.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la caisse de la commission riveraine dans laquelle il reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Les appels ne sont plus recevables après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la commission de riverains.

ANEXA XXV

Ordinul No. 8482 din *7|19 Aprilie 1899*, **al Direcţiunei Generale adresat Direcţiunei Navigaţiunei Fluviale la Galaţi.**

Ca urmare la diferitele chestiuni ce am tratat împreună cu D-voastră pentru îmbunătăţirile de adus navigaţiunei şi în particular traficului direct între **România** şi **Germania**, revin asupra a două puncte care sunt capitale pentru desvoltarea acestor transporturi.

Neglijenţa, aşi zice chiar nechibzuirea pusă de concurenţii noştri în această afacere ne lasă un câmp liber de care va trebui să profităm cât mai curând.

Inconvenientele principale ce prezintă transporturile pe Dunăre în starea actuală sunt două :

a) Intârzierea cu care se fac aceste transporturi, trebuind aproape o lună ca să vie o marfă din Germania în România, când pe calea mărei poate veni în 20 de zile ;

b) şi întreruperea navigaţiei în timp de 3 luni pe an.

Pentru a evita cea dintâi cauză, tendinţa va fi totdeauna de a accelera transporturile şi pentru aceasta să aveţi totdeauna în vedere pentru a face această accelerare posibilă, diviziunea în două a mărfurilor de transport. Mărfurile transportate mai cu seamă în şlepuri şi vagoane complecte şi a căror valoare fiind redusă nu pot suporta cheltuelile unei iuţeli prea mari.

Aceste mărfuri vor fi transportate în şlepuri remorcate cu intinerarul stabilit azi şi cu preţurile publicate în noul tarif.

Mărfurile de mare iuţeală, care pot suporta şi cheltueli de transport mai mari asigurându-le o iuţeală cel puţin egală cu aceea pe uscat. La prima vedere lucrul pare paradoxal, ca iuţeala transportului pe apă să fie mai mare decât cea pe linia paralelă de uscat. Pentru a obţine acest rezultat vor trebui ca pe Rhin, vapoare calând până la 1 m. 50, ca să poată ajunge oricând la Regensburg, purtând în propriile lor magazii 300 tone şi putând merge cu iuţeela medie de 20 Klm. pe oră la vale şi cel puţin 12 la deal. Un astfel de vapor va putea la rigoare face şi remorce de şlepuri mici cu produse speciale (peşte, carne tăiată, etc.). El va avea următoarele avantaje :

1) Având mijloacele de descărcat şi încărcat va accelera operaţiunile în porturi atât de grele azi, şî va câştiga prin urmare din timpul pierdut azi.

2) Purtând singur marfa, nu va mai pierde în punctele grele ca Cataractele şi Porţile de Fer şi ca trecerile dela Gonyo etc. timp, să aştepte trecerea întregului convoi de şlepuri.

3) Fiind singur va merge toată noaptea.

4) Nu se va opri decât în următoarele porturi mai principale : Regensburg, Viena, Pesta, Belgrad, şi va trebui să termine cursa în Severin sau Vărciorova unde va preda C. F. R. marfa lui.

In aceste condiţiuni timpul necesar va fi cel următor:

LA DEAL cu 12 klm. pe oră 20 de ore de marş 240 klm. pe zi. Pe distanţa 1500 klm. Severin-Regensburg, va trebui 6 zile, socotind 1/2 zi la Pesta, Viena, Belgrad face în totul 8 zile dela Severin-Regensburg, iar

LA VALE 20 klm. 20 ore 400 klm.

pentru 150 klm 4 zile, cu 2 zile pentru operaţie la Viena, Pesta, Belgrad avem 6 zile în total.

Adică vom obţine cel puţin iuţeala necesară transporturilor de mare iuţeală, şi vom putea pune preţurile în consecinţă.

Pentru a face acest serviciu săptămânal cu iuţeala prescrisă va trebui prin urmare un număr special de 3 vapoare, unul făcând în 15 zile cursa dublă şi spre a avea unul de rezervă.

Această linie va avea, credem, o mare importanţă nu numai pentru a aduce pe apă transporturi, cari azi nu vin, dar şi pentru a face reclamă serviciului nostru fluvial prin deosebirea ce este între dânsul şi celelalte societăţi de navigaţiune şi a ne atrage astfel şi toate celelalte transporturi de mică iuţeală.

Aceste Societăţi au împărţit serviciul lor în serviciu de călători şi de mărfuri, făcând numai cu vapoarele destinate celor d'întâi serviciul de mare iuţeală ; aceste vapoare fiind amenajate cu confortul necesar acestui serviciu, transportul mărfurilor este nu numai incomod pentru aceştia şi de acea să reduce pe cât posibil, dar are şi inconvenientele următoare :

1. Căile ferate iau călătorii pentru distanţele mai mari, prin urmare serviciul de călători pe apă este silit să se limiteze în servicii locale ; de acolo nu numai necesitatea de a opri în toata porturile de orice minimă impor-

tanţă, dar încă şi oprindu-se de a perde vreme spre a lua mărfuri de mare iuţeală, care nu se pot refuza.

2. Liniile de călători fiind locale, mărfurile destinate pentru distanţe mai mari trebues transbordate. De acea nu se fac actualmente transporturi repezi dela Pesta chiar pentru România pe cale de apă.

Afretorii pe Rhin, deşi acolo concurenţa C. F. este şi mai mare (sunt 2 linii paralele pe fiecare mal pe toată lungimea lui) şi pe Elba au priceput mai bine ca cei de pe Dunăre importanţa acestei iuţeli şi au făcut servicii de acest fel, care transporta mai repede ca calea ferată.

Concurenţii noştri fiind servicii subvenţionate de Statele respective; li s'a impus să deservească toate porturile, chiar de importanţă mică, pe când N. F. R. neavând interes decât la schimbul între extremităţi, nu are nici un interes să deservească alte staţiuni decât acele de mâna întâia, ca Belgrad, Pesta, Viena şi Regensburg, adică unul din fiecare ţară şi să câştige şi aci timpul parcursului. El în sfârşit nu are nici un interes la serviciul de călători, decât pe partea Dunărei, care scaldă România şi nu este jenată de acest serviciu între Severin şi Regensburg.

In acest scop ar trebul studiate şi comandate 3 vapoare în cursul chiar ale acestei campanii, spre a putea începe acest serviciu la deschiderea viitoare a navigaţiei.

Trecem la al doilea punct, închiderea navigaţiei în timpul iernei pe 3 luni.

Singurul mijloc pentru a evita acest inconvenient care va fi şi el redus într'o zi când se vor lua şi pe Dunăre măsuri în timpul gheţurilor ca să degajeze şenalul său prin vase speciale pentru spargerea gheţei sau prin explosibili, singurul mijloc va fi inlesnirea de intrepozitare a mărfurilor şi creditarea pe toată perioada de închidere a navigaţiunei, a tuturor taxelor, adică de transport de vamă şi de port, ca să se permită aprovizionarea în porturile mai însemnate de unde în timpul iernei să fie expediate după trebuinţă în interior, plătind numai atunci aceste taxe.

In acest scop credem că va trebui ca dela 10 Octombre, de exemplu înainte, să se permită expedierea mărfurilor pentru staţiunile din interior, cu scrisori de trăsură pe care se va înscrie taxa întreagă, însă cu facultatea pentru expeditor să ceară ca transportul înainte de închiderea navigaţiunei să se facă numai până la portul de intrare în ţară, unde marfa va rămâne intrepozitată, nevămuită şi

neachitată chiar de taxele de transport) până la un nou ordin al expeditorului (până la 1 Martie), când se va face achitarea tutulor taxelor, la care se va adăoga un magasinaj cât se poate de redus pentru timpul cât a stat marfa în magazie.

Astfel numai credem că vom putea ajunge să dăm regularitatea necesară transporturilor pe apă. Spre ştiinţa D-voastră ne comunică în întrepozitele de la Triest se dă magazinaj liber pe 3 luni de zile.

Veţi binevoi a avea în vedere aceste două puncte pentru instrucţiunile viitoare ale navigaţiunei. Ele sunt pentru mine cheia de boltă a întregei chestiuni.

Vintilă I. Brătianu

TABLA DE MATERII

ANEXE

PLANŞE